



Kvaliteten på bensin och dieselbränslen

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2004/05:9 Kvaliteten på bensin och dieselbränslen samt tre följdmotioner med sammanlagt 16 yrkanden. I propositionen föreslås vissa ändringar i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner och lagen (1994:1776) om skatt på energi. Ändringarna föranleds av det svenska genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/17/EG om ändring av direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen. Utskottet föreslår att riksdagen antar förslagen. Samtliga motionsyrkanden avstyrks. I betänkandet finns 8 reservationer.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	5
Ärendet och dess beredning.....	5
Bakgrund.....	5
Propositionens huvudsakliga innehåll.....	7
Utskottets överväganden.....	8
Definitioner.....	8
Miljöklasssystemet, m.m.	9
Skatt på bränsle, m.m.	16
Reservationer.....	19
1. Miljöklasser för dieselbränsle, punkt 1 (fp, kd, c, mp).....	19
2. Certifiering, punkt 3 (fp, mp).....	20
3. Inblandning av biobränslen, m.m., punkt 4 (fp, kd, mp).....	21
4. Märkning av dieselbränsle, punkt 6 (mp).....	21
5. Styrmedel, punkt 7 (mp).....	22
6. Rapportskyldighet, m.m., punkt 8 (fp, kd, mp).....	22
7. Renodlad miljölagstiftning, punkt 9 (fp, mp).....	23
8. Konvertering av fordon, punkt 10 (fp, kd, v, mp).....	23
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	24
Propositionen.....	24
Följdmotioner.....	24
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag.....	26
<i>Bilaga 3</i>	
Reservanternas lagförslag.....	36

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Miljöklasser för dieselbränsle

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen i den del den avser bilaga 3. Därmed bifaller riksdagen proposition 2004/05:9 punkt 1 i denna del och avslår motionerna 2004/05: MJ2 yrkande 1, 2004/05: MJ3 yrkandena 1–3 och 2004/05: MJ4 yrkande 1.

Reservation 1 (fp, kd, c, mp)

2. Lagförslagen i övrigt

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen i den mån lagförslaget inte omfattas av vad utskottet föreslagit ovan, lag om ändring i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner, lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi. Därmed bifaller riksdagen proposition 2004/05:9 punkterna 1 i denna del, 2 och 3.

3. Certifiering

Riksdagen avslår motion 2004/05: MJ2 yrkande 5.

Reservation 2 (fp, mp)

4. Inblandning av biobränslen, m.m.

Riksdagen avslår motionerna 2004/05: MJ2 yrkande 2 och 2004/05: MJ4 yrkande 7.

Reservation 3 (fp, kd, mp)

5. Dispens

Riksdagen avslår motion 2004/05: MJ4 yrkande 6.

6. Märkning av dieselbränsle

Riksdagen avslår motion 2004/05: MJ4 yrkande 2.

Reservation 4 (mp)

7. Styrmedel

Riksdagen avslår motion 2004/05: MJ4 yrkande 4.

Reservation 5 (mp)

8. Rapportskyldighet, m.m.

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:MJ2 yrkande 4, 2004/05:MJ3 yrkande 4 och 2004/05:MJ4 yrkande 3.

Reservation 6 (fp, kd, mp)

9. Renodlad miljölagstiftning

Riksdagen avslår motion 2004/05:MJ2 yrkande 3.

Reservation 7 (fp, mp)

10. Konvertering av fordon

Riksdagen avslår motion 2004/05:MJ4 yrkande 5.

Reservation 8 (fp, kd, v, mp)

Stockholm den 28 oktober 2004

På miljö- och jordbruksutskottets vägnar

Catharina Elmsäter-Svärd

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Catharina Elmsäter-Svärd (m), Åsa Domeij (mp), Alf Eriksson (s), Lennart Fremling (fp), Rune Berglund (s), Rolf Lindén (s), Sven Gunnar Persson (kd), Kjell-Erik Karlsson (v), Christina Axelsson (s), Lars Lindblad (m), Carina Ohlsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Bengt-Anders Johansson (m), Christin Hagberg (s), Ann-Kristine Johansson (s), Anita Brodén (fp) och Claes Västerteg (c).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Europaparlamentet och rådet har antagit direktiv 2003/17/EG om ändring av direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen (EUT L 76, 22.3.2003, s. 10, Celex 32003L0017). Syftet med direktivet är framför allt att minska svavelhalten i bensin och diesel.

Propositionen behandlar de lagändringar som föreslås för att genomföra direktivet. Propositionen innehåller i likhet med promemorian också en översyn av definitionerna i bränslelagstiftningen. De definitioner som finns i förordningen (1985:838) om motorbränslen föreslås tas in i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Samtidigt föreslås termen dieselbrännolja bytas ut mot termen dieselbränsle i samma lag. En följdändring föreslås även i samma lag med anledning av att ramdirektivet 92/61/EEG har ersatts med direktiv 2002/24/EG. Då systemet med miljöklasser är kopplat till skattelagstiftningen föreslås slutligen en följdändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Nu gällande regler om miljöklass och beskattning uppdateras med anledning av nya tekniska krav i direktivet. De föreslagna definitionsbestämmelserna med sina konsekvensändringar har betydelse endast för tillämpning av bestämmelser i de berörda lagarna och är redaktionella. Regeringen har därför bedömt att ändringarna som föreslås i propositionen inte är av den beskaffenheten att Lagrådets hörande är behovligt.

Bakgrund

EG-lagstiftning

År 1998 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG (ramdirektivet). Ramdirektivet innehåller krav för bensin och dieselbränsle som används i motorfordon och innebär bl.a. att försäljning av blyhaltig bensin förbjöds den 1 januari 2000. Ramdirektivet har ändrats tre gånger, första gången genom kommissionens direktiv 2000/71/EG om anpassning till den tekniska utvecklingen av de mätmetoder som föreskrivs i bilagorna I, II, III och IV till artikel 10 i direktiv 98/70/EG, andra gången genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/17/EG om ändring i direktiv 98/70/EG och tredje gången genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003 om anpassning till rådets beslut 1999/468/EG av de bestämmelser i rättsakter som omfattas av förfarandet i artikel 251 i EG-fördraget som avser de kommittéer som biträder kommissionen när den utövar sina genomförandebefogenheter.

År 2003 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/17/EG om ändring av direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensen och dieselbränslen (särddirektivet). Syftet med särddirektivet är att ytterligare skärpa kraven för bensen och dieselbränslen i motorfordon. Samtidigt införs krav för det bränsle som används i mobila maskiner. De skärpta kraven bidrar till att gemenskapens luftkvalitetsnormer och därmed sammanhängande mål skall kunna uppfyllas. De skärpta kraven i särddirektivet innebär att svavelhalten minskar i allt bränsle. En kraftig minskning av svavelhalten kommer att möjliggöra en förbättring av bränsleeffektiviteten och leda till betydande minskningar i utsläppen av vanliga luftföroreningar från fordon. Från och med den 1 januari 2005 skall det, i tillräckliga mängder och med en lämplig geografisk täckning, finnas tillgång till bensen och dieselbränslen med en svavelhalt på högst 10 mg/kg. Från och med den 1 januari 2009 får bensen och dieselbränsle inte saluföras om det har en svavelhalt som är högre än 10 mg/kg. Särddirektivet innehåller även en möjlighet för medlemsstaterna att anta bestämmelser om skattestimulanser.

Nuvarande svensk lagstiftning

Lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen innehåller regler om bensen och dieselolja och dessa bränslens indelning i miljöklasser. Miljöklasserna specificeras närmare i två bilagor till lagen, där bilaga 2 innehåller specifikationerna för bensen och bilaga 3 specifikationerna för dieselolja. Det finns två miljöklasser för bensen och tre för dieselolja, där det bränsle som innehåller de bästa specifikationerna från miljösynpunkt hänförs till miljöklass 1. Lagen innehåller också ett förbud mot saluförande av bensen eller dieselbrännolja som inte uppfyller de grundläggande specifikationerna för miljöklass 3. Samtliga krav avser endast bränslen avsedda för motorfordon. I förordningen (1985:838) om motorbränslen finns ytterligare bestämmelser om bensen, dieselbrännolja och fotogen. I förordningen (1998:946) om svavelhaltigt bränsle regleras allt bränsle som har en svavelhalt som överstiger vad som är tillåtet enligt lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner innehåller bestämmelser om buller- och avgaskrav för mobila maskiner. Lagen innehåller också ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om skyldighet att använda visst bränsle. I lagen saknas dock bestämmelser motsvarande dem som finns i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen med krav på viss miljöklass för det bränsle som används i mobila maskiner. Lagen (1994:1776) om skatt på energi innehåller bl.a. bestämmelser om för vilka bränslen som energiskatt och koldioxidskatt skall betalas. Skatt skall exempelvis betalas för bensen som uppfyller kraven för miljöklasserna 1 och 2 i bilaga 2 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Skatt skall också betalas för eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen m.m. som inte har för-

setts med märkämnerna och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350 °C, tillhöriga miljöklass 1, 2 eller 3 i bilaga 3 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås vissa ändringar i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner och lagen (1994:1776) om skatt på energi. Ändringarna föranleds av det svenska genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/17/EG om ändring av direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensen och dieselbränslen.

De föreslagna ändringarna innebär att specifikationerna för miljöklasserna för bensen och dieselbränsle som används i motorfordon skärps. Samtidigt författningsregleras att det bränsle som används i mobila maskiner skall uppfylla de krav som ställs upp i miljöklass 3 för dieselbränsle för motorfordon. De skärpta kraven innebär främst att den tillåtna svavelhalten i bränslet minskas, vilket bidrar till att gemenskapens luftkvalitetsnormer och därmed sammanhängande mål skall kunna uppfyllas.

För att underlätta tillämpningen av lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen föreslås definitioner i lagens inledande bestämmelser, med konsekvensändringar i övriga bestämmelser och i lagen om skatt på energi. I lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen föreslås även att en hänvisning till ett numera upphävt direktiv ersätts med en hänvisning till det nu gällande direktivet. Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2005.

Utskottets överväganden

Definitioner

Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag när det gäller definitionen av motorbensin, dieselbränsle, m.m.

Propositionen

I särdirektivet definieras bensin som alla flyktiga mineraloljor som är avsedda för användning i förbränningsmotorer med styrd tändning för framdrivning av fordon och som, efter senaste ändringen, i kombinerade nomenklaturen omfattas av KN-numren 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 och 2710 11 59. Före ändringen gällde följande KN-nummer: 2710 00 27, 2710 00 29, 2710 00 32, 2710 00 34 respektive 2710 00 36. Termen motorbensin är inte särskilt definierad i direktiven. I de svenska författningarna definieras inte vad som menas med termen bensin. Däremot definieras motorbensin i förordningen (1985:838) om motorbränslen som sådan bensin som är avsedd för motordrift och som omfattas av nr 2710 00 27, 2710 00 29, 2710 00 32, 2710 00 34 eller 2710 00 36 i Kombinerade nomenklaturen. I Kombinerade nomenklaturen anges att de aktuella KN-numren avser motorbensin. För att få enhetlighet mellan lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen och förordningen om motorbränslen bör definitionen av motorbensin flyttas från 1 § förordningen om motorbränslen till 2 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Konsekvensändringar görs i 24 och 27 §§ i samma lag. Ramdirektiv 2002/24/EG har ersatt direktiv 92/61/EEG varför en följdändring görs i 2 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Dieselbränslet definieras i särdirektivet som gasoljor som, efter senaste ändringen, omfattas av KN-nummer 2710 19 41 och som används för de motordrivna fordon som avses i direktiv 70/220/EEG och direktiv 88/77/EEG. Före ändringen gällde KN-nummer 2710 00 66. Dieselolja och dieselbrännolja definieras varken i särdirektivet eller i ramdirektivet. I Kombinerade nomenklaturen anges att det aktuella KN-numret avser en sorts gasolja (dieselbrännolja). I de befintliga svenska författningarna går det inte att urskilja någon enhetlig linje eller tydlig avgränsning mellan de använda termerna dieselolja, dieselbrännolja, dieselbränsle, gasoljor etc. För att undanröja otydlighet bör den använda terminologin förtydligas och så långt som möjligt bör termerna användas på ett enhetligt sätt. I lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen är det bara ett slags bränsle som avses. Det bränslet bör definieras i enlighet med vad som i särdirektivet avses med dieselbränsle. Termen dieselbränsle avser då sådan gasolja,

innehållande högst 0,05 viktprocent svavel, som är avsedd för motorfordon. Detta innebär att termen dieselbrännolja i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen genomgående bör bytas ut mot termen dieselbränsle. Även termen dieselolja som används omväxlande med termen dieselbrännolja i bilaga 3 till lagen bör bytas ut mot termen dieselbränsle. En definition av dieselbränsle bör placeras i lagens andra paragraf. En konsekvensändring bör göras i 2 kap. 5 § lagen om skatt på energi, som innehåller en hänvisning till bilaga 3 i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen, där följaktligen begreppet dieselolja bör tas bort. I förtydligande syfte och i likhet med paragrafens första stycke preciseras bränslekategorin endast genom en hänvisning till den aktuella punkten i skattetabellen. Ändringarna är redaktionella.

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag i berörda delar.

Miljöklasssystemet, m.m.

Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag när det gäller förändringar av miljöklasserna 1 och 2 för bensin. Utskottet tillstyrker även regeringens förslag att högsta tillåtna svavelhalt i dieselbränsle för miljöklasserna 2 och 3 fr.o.m. den 1 januari 2009 är 10 mg/kg. I samband därmed avstyrker utskottet motionsyrkanden (fp, kd, mp) om ytterligare förändringar i miljöklasserna för dieselbränslen. Vidare avstyrker utskottet motionsyrkanden om märkning av dieselbränslen (mp), certifiering (fp), inblandningen av biobränslen (fp, mp) och dispens för inblandning av etanol (mp). Jämför reservationerna 1 (fp, kd, c, mp), 2 (fp, mp) och 3 (fp, kd, mp).

Propositionen

Enligt propositionen förbjöds genom ramdirektivet all försäljning av blyhaltig bensin i gemenskapen fr.o.m. den 1 januari 2000. Från och med samma datum skulle medlemsstaterna tillåta försäljning av blyfri bensin med en maximal svavelhalt på 50 mg/kg och med maximalt 35,0 volymprocent aromatiska kolväten. I samma direktiv föreskrivs att det i medlemsstaterna fr.o.m. den 1 januari 2005 endast får säljas sådan blyfri bensin som uppfyller de nämnda gränsvärdena för bl.a. svavel och aromatiska kolväten. Nuvarande miljöklass 1 i bilaga 2 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen uppfyller de gränsvärden för svavel som uppställs i ramdirektivet för sådan bensin som skall finnas tillgänglig för försäljning

fr.o.m. den 1 januari 2000. Miljöklass 1 uppfyller dock inte ramdirektivets krav på aromatiska kolväten i samma bensin. Regeringen föreslår att kraven i miljöklass 1 skärps fr.o.m. den 1 januari 2005 på så sätt att gränsvärdet för svavelhalten sänks till 10 mg/kg och för de aromatiska kolvätena till 35,0 volymprocent.

Miljöklass 2 i bilaga 2 till samma lag motsvarar de krav för bensin som fanns före 2000 och som får försäljas fram till den 1 januari 2005. I särdirektivet har kraven på innehålllet i bensin skärpts och senast den 1 januari 2005 skall varje medlemsstat se till att blyfri bensin med en svavelhalt på högst 10 mg/kg saluförs inom dess territorium. Tillgången på denna bensin skall säkerställas genom en lämpligt balanserad geografisk täckning. Från den 1 januari 2009 får blyfri bensin saluföras endast om den har en svavelhalt på högst 10 mg/kg. Svavelhalten för motorbensin i miljöklass 2 och alkylatbensin i miljöklass 1 får enligt särdirektivet uppgå till 50 mg/kg t.o.m. den 31 december 2008 varefter svavelhalten för dessa bränslen högst får uppgå till 10 mg/kg. Regeringen föreslår därför att kraven i miljöklass 2 skärps fr.o.m. den 1 januari 2005 på så sätt att gränsvärdet för svavelhalten sänks till 10 mg/kg och de aromatiska kolvätena till 35,0 volymprocent. Av specifikationerna för miljöklass 2 och för alkylatbensin i miljöklass 1 framgår att gränsvärdet för svavelvärdet får uppgå till 50 mg/kg t.o.m. den 31 december 2008.

Vidare föreslår regeringen att bilaga 3 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen ändras på så sätt att högsta tillåtna svavelhalt i dieselbränslen för miljöklasserna 2 och 3 fr.o.m. den 1 januari 2009 är 10 mg/kg. I ramdirektivet anges att medlemsstaterna får bestämma att den högsta fastställda svavelhalten för dieselbränslen också skall gälla för sådana gasoljor som används för motorer i mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg och i jordbrukstraktorer. De svenska författningarna innehåller inget sådant krav. I sådana maskiner används dock i praktiken samma dieselbränsle som i bilar. I särdirektivet skärps kraven på så sätt att medlemsstaterna skall se till att gasoljor för dessa maskiner och för jordbruks- och skogsbrukstraktorer har en svavelhalt som är mindre än 2 000 mg/kg. Senast den 1 januari 2008 skall den högsta tillåtna svavelhalten i gasoljor för dessa maskiner och traktorer vara 1 000 mg/kg. Särdirektivet ger dock utrymme för medlemsstaterna att fastställa en lägre gräns eller samma svavelhalt som föreskrivs i särdirektivet för dieselbränslen. I mobila maskiner i Sverige används i dag framför allt bränsle motsvarande miljöklass 1 för diesel i mobila maskiner. Särskilt avser detta mobila maskiner med en effekt som är större än 19 kilowatt. I vissa mindre mobila maskiner såsom gräsklippare och utombordare på båtar används i viss utsträckning den från miljösynpunkt fördelaktiga alkylatbensinen. En ny paragraf tas in i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner. Paragrafen fastställer kraven på dieselbränslen för mobila maskiner genom en hänvisning till bilaga 3 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

De nya kraven i miljöspecifikationerna skall enligt direktivet börja tillämpas den 1 januari 2005 varför de nya författningsbestämmelser som föranleds av direktivet föreslås träda i kraft då.

Motionerna

Enligt motion MJ2 (fp) bör miljöklasserna ändras för att möjliggöra utökad inblandning av förnybara drivmedel. När exempelvis RME (rapsmetylester) blandas in i miljöklass 1-diesel förhöjs kokpunkten i den färdiga blandningen från 285 grader till drygt 295 grader. Enligt bränsledirektivet i Europa tillåts 360 grader. Trots att rapsen, i detta fall, är skattebefriad och dieseln ligger i miljöklass 1 så hamnar den färdiga miljödieseln i miljöklass 2 i Sverige. Sverige bör harmonisera kokpunkten till samma gradtal som i övriga Europa. En lagändring innebär stora minskningar av den fossila dieseln till förmån för förnybara bränslen (yrkande 1). Specifikationen för bensin kan man inte göra något åt i detta sammanhang. Ändringar som t.ex. tillåter inblandning av mer etanol än 5 % måste gå via EU då Sverige i dag har exakt samma krav som EU. Regeringen bör verka inom EU för att höja gränsen för inblandning av biobränslen, framför allt etanol, i bensin (yrkande 2). 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 fossil olja. Att ersätta bensin med etanol producerat på detta sätt är inte särskilt meningsfullt. Ett certifieringssystem bör därför införas för att säkerställa den totala miljönyttan (yrkande 5).

I motion MJ3 (kd) framhålls att det är viktigt att nytänkande projekt, som syftar till produktion av alternativa drivmedel, genomförs. Nuvarande situation skapar snedvriden konkurrens och hindrar utvecklingen av nya produkter och möjligheter att bygga ut servicenät för alternativa bränslen. Producenter av alternativa drivmedel pekar på att nuvarande klassningskriterier för miljövänliga drivmedel inte är tidsenliga utan snarare missgynnar nya miljövänliga drivmedel, som t.ex. ekoparaffin. Miljövänliga bränslen har en tendens att ha lägre densitet än smutsiga. Men om ett bränsle har lägre densitet än 800 kg/m^3 så höjs skatten med 60 öre per liter. Detta har fått till följd att vissa miljövänliga bränslen knappast säljs i Sverige. Rätt utformade klassningskriterier gör att dessa drivmedel kan klassas som miljöklass 1 med åtföljande påverkan på priset. Det skulle skapa en naturlig marknad för dessa miljövänliga drivmedel. Kristdemokraterna föreslår därför att kraven på en undre gräns på densitet avskaffas. Vidare föreslås att slutkokpunkten för miljöklasserna 1 och 2 höjs till 360 grader C. Kravet på cetanindex bör tas bort. Det är en parameter som räknas ut teoretiskt och som är ett onödigt komplement till cetantal, som mäts experimentellt. EU-direktiven ställer inga krav på cetanindex men har samma krav på cetantal som gäller för svensk MK 1-klassning (yrkandena 1, 2 och 3).

I motion MJ4 (mp) yrkande 1 konstateras att regeringens förslag innebär att mer miljövänliga bränslen missgynnas och den ändring som riksdagen begärde år 2001 finns därmed inte med i förslaget. Enligt motionärerna bör regelverket utgå ifrån miljökrav och i övrigt vara neutral mellan olika tekniska lösningar. Gällande EG-direktiv skall vara infört i nationell lagstiftning senast den 1 januari 2005. Om detta skall följas kan nu liggande förslag inte återremitteras till regeringen. Därför måste lagen ändras nu. Lämpligen bör de ändringar som behövs för att tillgodose riksdagens tidigare önskemål införas i samband med aktuellt riksdagsbeslut. När det gäller cetanindex räknas detta fram utifrån drivmedlets destillation och densitet. För vanlig diesel finns ett visst samband mellan dessa egenskaper och vissa miljöegenskaper. Dessa miljöegenskaper kan dock regleras på annat sätt. Den föreslagna gränsen fyller därför ingen funktion från miljösynpunkt. Däremot kan den motverka en inblandning av bl.a. etanol och metanol i diesel som miljömässigt kan vara att föredra. Kraven på lägst cetanindex för diesel av miljöklasserna 1 och 2 bör därför slopas. När det gäller densitet finns för vanlig dieselolja ett visst samband mellan densitet och vissa miljöegenskaper. För andra sorters diesel finns inte samma samband. Dessa egenskaper kan för övrigt regleras på annat sätt. I EG-direktivet 2003/17 anges att maxgränsen för dieselbränslets densitet skall vara 845 kilogram per kubikmeter. I regeringens förslag sätts en lägre maxdensitet på 820 kg/m³ för miljöklasserna 1 och 2. Enligt motionärerna är detta ett tekniskt krav som saknar positiva miljöeffekter eftersom de mest miljöskadliga ämnena redan är reglerade. Däremot medför det att vissa drivmedel som kan vara bättre från miljösynpunkt utesluts ur miljöklasserna 1 och 2. Kraven på högsta densitet för diesel av miljöklasserna 1 och 2 bör således ändras från högst 820 kg/m³ till 845 kg/m³. Direktivet anger ingen undre gräns för densitet för dieselbränsle. Regeringens förslag har en gräns på 800 kg/m³ för miljöklasserna 1 och 2. Syntetisk diesel har en lägre densitet än vanlig diesel. Det föreslagna kravet medför att diesel som innehåller viss typ av syntetisk diesel, som kan vara bättre från miljösynpunkt, inte kan säljas som miljöklass 1 eller 2. Detta tycks strida mot EG-direktivet. Den svenska gränsen för minsta densitet bör tas bort. När det gäller vanlig diesel finns en viss relation mellan övre kokpunkt och vissa miljöegenskaper. För andra sorters diesel finns inte samma samband. Dessa egenskaper kan för övrigt regleras på annat sätt. Det föreslagna kravet på övre kokpunkt för diesel är därmed ett hinder för ökad inblandning av t.ex. RME-diesel. Diesel som totalt sett är bättre från miljösynpunkt kan således inte hänföras till miljöklass 1 eller 2. Den föreslagna gränsen för kokpunkten skall ansluta sig till den gräns som anges i direktivet. Regeringens förslag beträffande högsta kokpunkt för miljöklass 1-diesel och miljöklass 2-diesel bör således ändras från 285 respektive 295 till 360 °C. Motionärerna konstaterar vidare (yrkande 2) att de ändringar som föreslås kan medföra att dieselblandningar med högre andel RME (diesel) säljs. För vissa speciella användningsområden kan kunden föredra lägre inblandningar. Andra kun-

der kan vilja aktivt välja det mindre miljöbelastande drivmedlet. Därför bör diesel vid inblandning av mer än 1% icke rena kolväten (en indikator på inblandning av t.ex. RME) märkas. Enligt yrkande 6 ger direktiv 2003/17/EG medlemsstater en möjlighet att ställa strängare krav för att skydda människors hälsa och/eller miljön i viss tätbebyggelse (punkt 12). Det ligger således klart i direktivets anda att tillåta högre andel förnybara komponenter i bensen och att inte sätta ett tak för inblandning. Enligt motionärerna bör regeringen söka dispens från EU att tillåta upp till 10 % etanolinblandning i bensen. Vidare bör regeringen i det fortsatta arbetet med översynen av auto/oildirektivet och särdirektivet 2003/17/EG och andra berörda regelverk driva på ändringar som är bättre från miljösynpunkt. En sådan ändring är att höja taket för inblandning av etanol i bensen från 5 % till 10 %. Det bör vara fritt för medlemsstater att tillåta högre andel inblandning av alternativa drivmedel. Regeringen bör också driva kravet att gränsvärdena för aromatiska kolväten och polycykliska aromatiska kolväten i dieselbränsle och bensen sänks (yrkande 7).

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser i likhet med regeringen att kraven för bensen i miljöklass 1 fr.o.m. den 1 januari 2005 bör skärpas på så sätt att gränsvärdet för svavelhalten sänks till 10 mg/kg och för de aromatiska kolvätena till 35,0 volymprocent. Vidare ansluter sig utskottet till regeringens förslag att kraven i miljöklass 2 skärps från samma datum på så sätt att gränsvärdet för svavelhalten sänks till 10 mg/kg och de aromatiska kolvätena till 35,0 volymprocent. Av specifikationerna för miljöklass 2 och för alkylatbensen i miljöklass 1 framgår att gränsvärdet för svavelvärdet får uppgå till 50 mg/kg t.o.m. den 31 december 2008. Som framgår av propositionen skärps i särdirektivet kraven när det gäller bränsle som används i mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg och i jordbrukstraktorer på så sätt att medlemsstaterna skall se till att gasoljor för dessa maskiner och för jordbruks- och skogsbrukstraktorer har en svavelhalt som är mindre än 2 000 mg/kg. Senast den 1 januari 2008 skall den högsta tillåtna svavelhalten i gasoljor för dessa maskiner och traktorer vara 1 000 mg/kg. Särdirektivet ger dock utrymme för medlemsstaterna att fastställa en lägre gräns eller samma svavelhalt som föreskrivs i särdirektivet för dieselbränslen. Som regeringen anför medför direktivet att kraven behöver tas in i författningstexten i en ny paragraf i lagen om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner. Med det anförda tillstyrker utskottet regeringens förslag i berörda delar.

När det gäller de minimikrav som uppställs i ramdirektivet för dieselbränslen motsvaras dessa av kraven på miljöklass 3 i bilaga 3 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. I samma bilaga anges även de strängare krav som gäller för miljöklasserna 1 och 2. Som framhålls i propositionen innebär de skärpta kraven i särdirektivet att medlemsstaterna senast den 1 januari 2005 skall se till att dieselbränslen med en svavelhalt

på högst 10 mg/kg saluförs inom deras territorium samt att medlemsstaterna senast den 1 januari 2009 skall se till att dieselbränslen får saluföras endast om svavelhalten är högst 10 mg/kg. Det första kravet är redan uppfyllt genom att nuvarande miljöklass 1 i bilaga 3 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen innehåller ett krav på en svavelhalt på högst 10 mg/kg. I likhet med regeringen anser utskottet att det andra kravet bör genomföras genom en ändring av bilaga 3 till lagen. För miljöklasserna 2 och 3 bör anges att högsta tillåtna svavelhalt fr.o.m. den 1 januari 2009 är 10 mg/kg. När det gäller de förslag till ytterligare ändringar utöver regeringens förslag i denna del, som framförs i motionerna MJ2 (fp), MJ3 (kd) och MJ4 (mp), vill utskottet utöver vad som anförts ovan redovisa följande. Specifikationen för miljöklass 1-diesel utformades efter ett flerårigt forskningsprogram i Naturvårdsverkets regi där effekter av olika parametrar på utsläpp och motorteknikens hållbarhet studerades. Ändras specifikationen ändras förutsättningarna och enligt vad utskottet erfarit saknas i dag tillräcklig kunskap för att kunna avgöra hur utsläpp och hållbarhet påverkas av ändringar i de kritiska parametrarna. Beslut om förändringar kan således behöva föregås av ytterligare studier för att förhindra eventuellt negativa effekter för miljön. Vidare bör framhållas att även om de i motionerna framförda förslagen i och för sig är förenliga med EU-rätten bör ett ställningstagande föregås av en notifiering, eftersom den föreslagna förändringen påverkar andra länders handel. Med det anförda tillstyrker utskottet regeringens förslag i berörd del och avstyrker motionerna MJ2 (fp) yrkande 1, MJ3 (kd) yrkandena 1–3 och MJ4 (mp) yrkande 1.

Utskottet är i detta sammanhang inte berett att föreslå något uttalande från riksdagens sidan när det gäller det i motion MJ4 (mp) yrkande 2 framförda förslaget om märkning av dieselbränsle. Motionen avstyrks i berörd del.

När det gäller de i motion MJ2 (fp) framförda synpunkterna angående ytterligare förändringar i miljöklasssystemet bör följande uppmärksammas. Som ett resultat av utskottets tillkännagivande i maj 2001 (se bet. 2000/01: MJU16) om att regeringen skulle genomföra en översyn av miljöklassningen av bensen och dieselolja och kriterierna för de olika miljöklasserna och att översynen skulle inriktas på ett system som ej missgynnar utvecklingen av alternativa eller mer miljövänliga drivmedel fick Naturvårdsverket i uppdrag att utveckla systemet med miljöklasser för fordonsbränslen. Naturvårdsverket redovisade sitt uppdrag med förslag till ändringar i miljöklassreglerna. Förslaget remitterades (Regeringskansliets diariennr M2003/1412/Mk). Remissutfallet innebar dock att regeringen inte kunde gå vidare med förslaget. Naturvårdsverket fick i stället ett nytt uppdrag, nämligen ett uppdrag om miljöklassning av alternativa drivmedel. Naturvårdsverkets förslag med anledning av det nya uppdraget är för närvarande ute på remiss. Remissvaren skall ha kommit in till Regeringskansliet senast den 12 december 2004 (Regeringskansliets diariennr M2004/1354/Mk). Utskottet konstaterar att delar av det förslag som för närvarande bereds inom

Regeringskansliet har i allt väsentligt samma syfte som motion MJ2 (fp) yrkande 5. Uppdraget omfattade således även frågan om hur ett system för att certifiera alternativa bränslen kan utformas. Tanken med ett sådant system skulle vara att skapa en möjlighet för alternativa bränslen, som sammantaget har lika bra miljöegenskaper som MK1-diesel, att få samma skatterabatt, även om de inte klarar samma specifikation. Vidare bör uppmärksammas att regeringen i budgetpropositionen för år 2005 som vägledande mål föreslår att användningen av biodrivmedel och andra förnybara drivmedel i Sverige fr.o.m. år 2005 skall utgöra minst 3 % av den totala användningen av bensin och diesel för transportändamål beräknat på energiinnehåll (prop. 2004/05:1, utgiftsområde 21, avsnitt 5.2.2). Utskottet kommer i anslutning till kommande förslag på det miljöpolitiska området att återkomma till frågan om miljöklasssystemet och den fortsatta utvecklingen när det gäller alternativa bränslen. I samband därmed har utskottet för avsikt att ytterligare fördjupa sina kunskaper på området. Med det anförda och i avvaktan på den fortsatta beredningen av Naturvårdsverkets förslag föreslår utskottet att motionen lämnas utan vidare åtgärd i berörd del.

Beträffande inblandning av biobränslen i bensin konstaterar utskottet att den svenska ståndpunkten i samband beredningen av direktiv 2003/17/EG (särdirektiv) innehöll krav på ökad inblandning av etanol i bensin (se faktapromemoria 2001/02:FPM17). Bland annat framhölls att det fanns goda skäl att höja gränsen om maximalt 5 % inblandning av etanol till 10 %, vilket skulle möjliggöra försäljning av E10 (bensin med 10 % etanol) igen. Tidigare anförda skäl för att inte tillåta mer än 5 % kunde inte anses starka eftersom moderna bilar utan problem tål en inblandning med 10–15 % etanol. Vidare framhölls att avdunstningen av kolväten inte torde vara högre vid 10 % än vid 5 % inblandning. En ökad inblandning av etanol är således en sedan länge etablerad svensk position i EU-arbetet på detta område, och utskottet utgår från att regeringen även i det fortsatta förändringsarbetet vidhåller denna ståndpunkt. Med det anförda föreslår utskottet att motionerna MJ2 (fp) yrkande 2 och MJ4 (mp) yrkande 7 lämnas utan vidare åtgärd.

Utskottet vill beträffande det i motion MJ4 (mp) yrkande 6 framförda kravet om dispens för ökad etanolinblandning i bensin fästa uppmärksamheten på följande. Enligt inledningen till direktiv 2003/17/EG (särdirektiv) bör medlemsstaterna, för att skydda människors hälsa och/eller miljön i viss tätbebyggelse eller i vissa ekologiskt eller miljömässigt känsliga områden med särskilda föroreningsproblem, tillåtas att kräva att bränslen får säljas endast om de uppfyller strängare miljöspecifikationer, avseende oroande föroreningar, än vad som anges i detta direktiv (punkt 12). Den nu redovisade möjligheten till undantag avser således sådana krav som kan ha betydelse för visst eller vissa områden med föroreningsproblem. Eftersom graden av etanolinblandning inte nämnvärt bidrar till bättre luftkvalitet i

tätorter etc., utan i första hand är en fråga om koldioxidutsläpp, kan åberopa undantagsmöjlighet, enligt utskottets mening, inte ligga till grund för en eventuell dispensansökan. Motionen avstyrks i berörd del.

Skatt på bränsle, m.m.

Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att bränsle som uppfyller de skärpta kraven för nya miljöklass 1 beskattas motsvarande dagens miljöklass 1-bränsle. Utskottet avstyrker motionsyrkanden om styrmedel som gynnar bränslesnåla fordon (mp), regeringens återrapporteringskyldighet (fp, kd, mp), lagstiftningens utformning (fp) och förbättrade möjligheter att konvertera fordon till alternativa bränslen (mp). Jämför reservationerna 5 (mp), 6 (fp, kd, mp), 7 (fp, mp) och 8 (fp, kd, v, mp).

Propositionen

Regeringen föreslår att bränsle som uppfyller de skärpta kraven för nya miljöklass 1 beskattas motsvarande dagens miljöklass 1-bränsle. I ramdirektivet, men framför allt i särdirektivet, framhålls att skattemässiga stimulansåtgärder har visat sig effektiva för att främja ett tidigt införande av bränslen av högre kvalitet i enlighet med nationella behov och prioriteringar och för att förkorta den övergångsperiod under vilken två olika bränslekvaliteter förekommer samtidigt på marknaden. I särdirektivet anges att användningen av skattemässiga åtgärder på lämplig nationell nivå och gemenskapsnivå bör främjas och uppmuntras. I Sverige är miljöklasserna kopplade till en differentierad beskattning enligt lagen (1994:1776) om skatt på energi. Skattedifferentieringen är sådan att den bästa miljöklassen har den lägsta skatten medan den sämsta miljöklassen har högst skatt. Detta har lett till att nästan all bensin och dieselolja som säljs i Sverige tillhör miljöklass 1. Övergången till bränslen i miljöklass 1 har lett till att utsläppen av hälsofarliga kolväten, kväveoxider och partiklar från vägtrafiken, inte minst från befintliga dieselfordon, har sänkts kraftigt. I samband med genomförandet av särdirektivet föreslås miljöklasserna uppdateras med de nya strängare kraven. Det bränsle som uppfyller de skärpta kraven för nya miljöklass 1 kommer att beskattas motsvarande dagens miljöklass 1-bränsle. Eftersom de nya kraven för dieselbränsle redan är uppfyllda i nuvarande miljöklass 1 kommer skatten inte att förändras för dieselbränsle.

Motionerna

Enligt motion MJ2 (fp) yrkande 3 finns det ca 25 tekniska parametrar som styr de tekniska egenskaperna och funktionen hos drivmedel som bensin och dieselolja. Dessa parametrar, bl.a. densitet, kokpunkt och ångtryck har

en större teknisk funktion än miljöfunktion. Motionärerna anser därför att kraven på kokpunktsintervall, densitet och ångtryck skall anpassas till EU:s krav på detta område. Miljöklassningen skall göras utifrån halten av miljöfarliga ämnen i drivmedlen som exempelvis, fossilt koldioxid, aromater, polyaromater eller svavel. Industrin och marknaden skall själva bestämma över övriga parametrar som mer har en teknisk funktion. Lagstiftningen bör renodlas till att avse en miljölagstiftning, inte en miljötekniklagstiftning. Vidare skall regeringen rapportera tillbaka till riksdagen om hur utfallet blivit med den geografiska spridningen av miljöklass 1-bensin samt volymer förnybara drivmedel och eventuella problemställningar i anslutning till detta (yrkande 4).

I motion MJ3 (kd) yrkas att regeringen skall följa drivmedelsutvecklingen och rapportera tillbaka till riksdagen, inklusive eventuella förslag till ytterligare lagstiftning. Uppföljningen bör ta upp geografisk spridning av ny MK 1-bensin, volymer av övriga drivmedelskvaliteter, eventuella miljöproblem med nya typer av drivmedel etc. (yrkande 4).

Även i motion MJ4 (mp) yrkas att regeringen skall följa utvecklingen av bensin- och dieselskvaliteter och rapportera tillbaka till riksdagen under år 2006. I samband med detta bör också eventuella förslag till ändringar av regelverket föreslås. Uppföljningen bör bl.a. omfatta geografisk spridning av ny bensin av miljöklass 1, volymer av övriga kvaliteter av bensin och diesel, eventuella problem med nya typer av blandade drivmedel. Vidare bör regeringen föreslå eventuella regeländringar som ytterligare underlättar för mindre miljöstörande drivmedel, inklusive inblandningar av förnybara drivmedel i bensin och diesel. Slutligen bör regeringen även överväga ett snabbare införande av strängare krav på svavelhalten i drivmedel (yrkande 3). Vidare framhåller motionärerna att det saknas erforderliga styrmedel för att säkerställa att CO₂-utsläpp från fordon minskas tillräckligt mycket. Den tekniska utvecklingen har hittills i alltför stor utsträckning gått ut på att öka fordonens prestanda. Effektivitetsvinster har ätits upp av t.ex. snabbare acceleration och högre maxfarter. Det har bl.a. påpekats att den svenska bilparken står i särklass i EU-15 när det gäller hög bränsleförbrukning. De svenska skattereglerna har bidragit till denna utveckling. Reglerna bör ändras för att i stället styra mot mer bränslesnåla fordon (yrkande 4). EG-direktivet 2003/17/EG noterar också att det föreligger ett behov av en mer generell översyn när det gäller lagstiftningen som berör alternativa bränslen, inklusive biobränslen. Det svenska regelverket rörande konvertering av fordon till bättre bränslen som etanol är onödigt strängt. Detta försvårar en enkel och prisvärd konvertering som kan ge miljöfördelar. Detta regelverk bör skyndsamt ses över och ändras (yrkande 5).

Utskottets ställningstagande

Som framgår av propositionen innebär genomförandet av särdirektivet att miljöklasserna föreslås uppdateras med de nya strängare kraven. Det bränsle som uppfyller de skärpta kraven för nya miljöklass 1 kommer att beskattas motsvarande dagens miljöklass 1-bränsle. Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

När det gäller de i motion MJ4 (mp) yrkande 4 framförda synpunkterna beträffande skatteregler som bättre förmår styra mot mer bränslesnåla fordon är utskottet inte berett att i detta sammanhang föreslå något uttalande från riksdagens sida. Motionen avstyrks i berörd del.

I särdirektivet uppställs krav på att medlemsstaterna skall övervaka att de i direktivet uppställda villkoren för bensin- och dieselbränslen följs. Eftersom särdirektivet kräver att medlemsstaterna inte bara skall rapportera om bränslekvaliteten utan även rapportera om volymerna bensin och dieselbränslen krävs att både kontrollen, tillsynen och rapporteringen till kommissionen utökas. Som framgår av propositionen avser regeringen att under hösten 2004 införa en ny bestämmelse i förordningen om motorbränslen som ålägger tillsynsmyndigheten att fullgöra den rapportering som avses i direktivet. Vidare bör uppmärksammas att direktivets krav på lämpligt balanserad geografisk täckning riktar sig till medlemsstaterna och att Sverige således har en skyldighet att se till att tillgången på miljövänlig bensin får en lämpligt balanserad geografisk täckning. Utskottet utgår ifrån att regeringen, vid fullgörandet av sin övervaknings- och rapporteringsskyldighet, på lämpligt sätt även tillgodoser riksdagens behov av information i dessa frågor. Med det anförda föreslås att motionerna MJ2 (fp) yrkande 4, MJ3 (kd) yrkande 4 och MJ4 (mp) yrkande 3 lämnas utan vidare åtgärd.

Utskottet utgår ifrån att de i motionerna MJ2 (fp) och MJ4 (mp) redovisade synpunkterna på den nu gällande lagstiftningens utformning när det gäller kvaliteten på bränslen respektive möjligheterna att konvertera fordon till alternativa bränslen kommer att aktualiseras i samband med beredningen av kommande förslag på det miljöpolitiska området under våren 2005. Utskottet är därmed inte berett att i detta sammanhang föreslå någon åtgärd med anledning av motionerna MJ2 (fp) yrkande 3 och MJ4 (mp) yrkande 5. Motionerna avstyrks i berörda delar.

Reservationer

1. Miljöklasser för dieselbränsle, punkt 1 (fp, kd, c, mp)

av Åsa Domeij (mp), Lennart Fremling (fp), Sven Gunnar Persson (kd), Anita Brodén (fp) och Claes Västerteg (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen i den del det avser bilaga 3 med den ändringen att bilagan får den lydelse som reservanterna föreslår i bilaga 3 till detta betänkande. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2004/05:MJ2 yrkande 1, 2004/05:MJ3 yrkandena 1–3 och 2004/05:MJ4 yrkande 1 och bifaller delvis proposition 2004/05:9 punkt 1 i denna del.

Ställningstagande

Det är viktigt att nytänkande projekt, som syftar till produktion av alternativa drivmedel, genomförs. Nuvarande situation skapar snedvriden konkurrens och hindrar utvecklingen av nya produkter och möjligheter att bygga ut servicenät för alternativa bränslen. Producenter av alternativa drivmedel pekar på att nuvarande klassningskriterier för miljövänliga drivmedel inte är tidsenliga utan snarare missgynnar nya miljövänliga drivmedel. Regeringens förslag innebär att mer miljövänliga bränslen missgynnas, och den ändring som riksdagen begärde år 2001 finns därmed inte med i förslaget. Enligt vår mening bör regelverket utgå ifrån miljökrav och i övrigt vara neutral mellan olika tekniska lösningar. Gällande EG-direktiv skall vara infört i nationell lagstiftning senast den 1 januari 2005. Lämpligen bör de ändringar som behövs för att tillgodose riksdagens tidigare önskemål införas i samband med nu aktuellt riksdagsbeslut. När det gäller cetanindex räknas detta fram utifrån drivmedlets destillation och densitet. För vanlig diesel finns ett visst samband mellan dessa egenskaper och vissa miljöegenskaper. Dessa miljöegenskaper kan dock regleras på annat sätt. Den föreslagna gränsen fyller därför ingen funktion från miljösynpunkt. Däremot kan den motverka en inblandning av bl.a. etanol och metanol i diesel som miljömässigt kan vara att föredra. Kraven på lägst cetanindex för diesel av miljöklasserna 1 och 2 bör därför slopas. När det gäller densitet finns för vanlig dieselolja ett visst samband mellan densitet och vissa miljöegenskaper. För andra sorters diesel finns inte samma samband. Dessa egenskaper kan för övrigt regleras på annat sätt. I EG-direktivet 2003/17 anges att maxgränsen för dieselbränslets densitet skall vara 845 kg/m³. I regeringens förslag sätts en lägre maxdensitet på 820 kg/m³ för miljöklasserna 1 och 2.

Enligt vår mening är detta ett tekniskt krav som saknar positiva miljöeffekter eftersom de mest miljöskadliga ämnena redan är reglerade. Däremot medför det att vissa drivmedel som kan vara bättre från miljösynpunkt utesluts ur miljöklasserna 1 och 2. Kraven på högsta densitet för diesel av miljöklasserna 1 och 2 bör således ändras från högst 820 kg/m³ till 845 kg/m³. Direktivet anger ingen undre gräns för densitet för dieselbränsle. Regeringens förslag har en gräns på 800 kg/m³ för miljöklasserna 1 och 2. Syntetisk diesel har en lägre densitet än vanlig diesel. Det föreslagna kravet medför att diesel som innehåller viss typ av syntetisk diesel, som kan vara bättre från miljösynpunkt, inte kan säljas som miljöklass 1 eller 2. Detta tycks strida mot EG-direktivet. Den svenska gränsen för minsta densitet bör tas bort. När det gäller vanlig diesel finns en viss relation mellan övre kokpunkt och vissa miljöegenskaper. För andra sorters diesel finns inte samma samband. Dessa egenskaper kan för övrigt regleras på annat sätt. Det föreslagna kravet på övre kokpunkt för diesel är därmed ett hinder för ökad inblandning av t.ex. RME diesel. Diesel som totalt sett är bättre från miljösynpunkt kan således inte hänföras till miljöklass 1 eller 2. Den föreslagna gränsen för kokpunkten skall ansluta sig till den gräns som anges i direktivet. Regeringens förslag beträffande högsta kokpunkt för miljöklass 1-diesel och miljöklass 2-diesel bör således ändras från 285 respektive 295 till 360 °C.

2. Certifiering, punkt 3 (fp, mp)

av Åsa Domeij (mp), Lennart Fremling (fp) och Anita Brodén (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om certifiering. Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05:MJ2 yrkande 5.

Ställningstagande

Enligt Folkpartiets mening är det i samband med förändringsarbetet avseende miljöklasserna 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 fossil olja. Att ersätta bensin med etanol producerat på detta sätt är inte särskilt meningsfullt. Ett certifieringssystem bör därför införas för att säkerställa den totala miljönyttan.

3. Inblandning av biobränslen, m.m., punkt 4 (fp, kd, mp)

av Åsa Domeij (mp), Lennart Fremling (fp), Sven Gunnar Persson (kd) och Anita Brodén (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om att inom EU verka för en höjd etanolinblandning. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2004/05:MJ2 yrkande 2 och 2004/05:MJ4 yrkande 7.

Ställningstagande

När det gäller ändringar som t.ex. tillåter inblandning av mer etanol än 5 % måste dessa beslut tas via EU. Regeringen bör därför i det fortsatta arbetet med översynen av auto/oildirektivet och särdirektivet 2003/17/EG och andra berörda regelverk driva på ändringar som är bättre från miljösynpunkt. En sådan ändring är att höja taket för inblandning av etanol i bensin från 5 % till 10 %. Det bör vara fritt för medlemsstater att tillåta högre andel inblandning av alternativa drivmedel. Vidare bör frågan om gränsvärdena för aromatiska kolväten och polycykliska aromatiska kolväten i dieselbränsle och bensin uppmärksammas.

4. Märkning av dieselbränsle, punkt 6 (mp)

av Åsa Domeij (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om märkning av dieselbränsle. Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05:MJ4 yrkande 2.

Ställningstagande

De ändringar som föreslås i berörd lagstiftning kan medföra att dieselblandningar med högre andel RME (diesel) säljs. För vissa speciella användningsområden kan kunden föredra lägre inblandningar. Andra kunder kan vilja aktivt välja det mindre miljöbelastande drivmedlet. Därför bör diesel vid inblandning av mer än 1 % icke rena kolväten (en indikator på inblandning av t.ex. RME) märkas.

5. Styrmedel, punkt 7 (mp)

av Åsa Domeij (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om skatteregler som gynnar bränslesnåla fordon.

Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05:MJ4 yrkande 4.

Ställningstagande

Det saknas i dag erforderliga styrmedel för att säkerställa att CO₂-utsläpp från fordon minskas tillräckligt mycket. Den tekniska utvecklingen har hittills i alltför stor utsträckning gått ut på att öka fordonens prestanda. Effektivitetsvinster har ätits upp av t.ex. snabbare acceleration och högre maxfarter. Det har bl.a. påpekats att den svenska bilparken står i särklass i EU-15 när det gäller hög bränsleförbrukning. De svenska skattereglerna har bidragit till denna utveckling. Reglerna bör ändras för att i stället styra mot mer bränslesnåla fordon.

6. Rapportskyldighet, m.m., punkt 8 (fp, kd, mp)

av Åsa Domeij (mp), Lennart Fremling (fp), Sven Gunnar Persson (kd) och Anita Brodén (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om uppföljning och återrapportering av drivmedelsutvecklingen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2004/05:MJ2 yrkande 4, 2004/05:MJ3 yrkande 4 och 2004/05:MJ4 yrkande 3.

Ställningstagande

Vi anser att regeringen skall följa drivmedelsutvecklingen och rapportera tillbaka till riksdagen, inklusive eventuella förslag till ytterligare lagstiftning. Uppföljningen bör ta upp geografisk spridning av ny MK 1-bensin, volymer av övriga drivmedelskvaliteter, eventuella problemställningar med nya typer av drivmedel etc. Regeringen bör även i en sådan uppföljning föreslå sådana regeländringar som ytterligare underlättar för mindre miljöstörande drivmedel, inklusive inblandningar av förnybara drivmedel i bensin och diesel. Slutligen bör regeringen även överväga ett snabbare införande av strängare krav på svavelhalten i drivmedel.

7. Renodlad miljölågstiftning, punkt 9 (fp, mp)

av Åsa Domeij (mp), Lennart Fremling (fp) och Anita Brodén (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om lagstiftningens form. Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05:MJ2 yrkande 3.

Ställningstagande

Det finns ca 25 tekniska parametrar som styr de tekniska egenskaperna och funktionen hos drivmedel som bensen och dieselolja. Dessa parametrar, bl.a. densitet, kokpunkt och ångtryck har en större teknisk funktion än miljöfunktion. Vi anser att miljöklassningen skall göras utifrån halten av miljöfarliga ämnen i drivmedlen som exempelvis fossilt koldioxid, aromater, polyaromater eller svavel. Industrin och marknaden skall själva bestämma över övriga parametrar som mer har en teknisk funktion. Lagstiftningen bör renodlas till att avse en miljölågstiftning, inte en miljötekniklagstiftning.

8. Konvertering av fordon, punkt 10 (fp, kd, v, mp)

av Åsa Domeij (mp), Lennart Fremling (fp), Sven Gunnar Persson (kd), Kjell-Erik Karlsson (v) och Anita Brodén (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om konvertering av fordon för alternativa bränslen. Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05:MJ4 yrkande 5.

Ställningstagande

I EG-direktivet 2003/17/EG noteras även att det föreligger ett behov av en mer generell översyn när det gäller lagstiftningen som berör alternativa bränslen, inklusive biobränslen. Det svenska regelverket rörande konvertering av fordon till bättre bränslen som etanol är onödigt sträng. Detta försvårar en enkel och prisvärd konvertering som kan ge miljöfördelar. Detta regelverk bör skyndsamt ses över.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2004/05:9 Kvaliteten på bensin och dieselbränslen:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner.
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Följdmotioner

2004/05: MJ2 av Anita Brodén m.fl. (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ändring i miljöklassningen för att möjliggöra utökad inblandning av förnybara drivmedel.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör verka inom EU för att höja gränsen för inblandning av biobränslen, framför allt etanol, i bensin.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en renodling av lagstiftningen till en miljölagstiftning i stället för som nu en miljö-teknik-lagstiftning.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skall rapportera tillbaka till riksdagen om hur utfallet blivit med den geografiska spridningen av miljöklass 1-bensin samt volymer förnybara drivmedel och eventuella problemställningar i anslutning till detta.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ett certifieringssystem införs för att säkerställa den totala miljönyttan.

2004/05: MJ3 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd):

1. Riksdagen beslutar att inga krav på cetanindex skall gälla för dieselolja.
2. Riksdagen beslutar att ingen nedre gräns för densitet skall finnas för dieselolja.

3. Riksdagen beslutar att destillationspunkten vid 95 % destillat skall sättas till högst 360 grader Celsius för alla miljöklasser av dieselolja.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om uppföljning och återrapportering av drivmedelsutvecklingen.

2004/05: MJ4 av Åsa Domeij m.fl. (mp):

1. Riksdagen beslutar att anta regeringens förslag till ändringar i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen med den ändringen att bilaga 3 erhåller den lydelse som framgår av bilaga 1 till denna motion.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om märkning av dieselbränsle.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om uppföljning av utvecklingen vad gäller kvaliteten på bensin och diesel.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om behovet av att ändra skatteregler för att styra mot mer bränslesnåla fordon.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om behovet av regeländringar för att underlätta för konvertering av fordon till alternativa bränslen.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att regeringen hos EU bör söka dispens för att höja gränsen för etanolinblandning i bensin.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om det fortsatta arbetet med auto-oil-direktivet och andra relevanta regelverk inom EU.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen

Härigenom föreskrivs¹ att 2, 23, 24 och 27 §§ samt bilagorna 2 och 3 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

2 §

I denna lag avses med

ramdirektiv: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa² och rådets direktiv 92/61/EEG av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon³,

ramdirektiv: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa⁴, *senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/102/EG*⁵, och *Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG*⁶, *ändrat genom kommissionens direktiv 2003/77/EG*⁷,

särdirektiv: direktiv som antagits med stöd av bestämmelserna i något av ramdirektiven,

typgodkännande: det förfarande genom vilket det intygas att en typ av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning,

tillverkare: den som inför den ansvariga myndigheten ansvarar för

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/17/EG om ändring av direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen (EUT L 76, 22.3.2003, s. 10, Celex 32003L0017).

² EGT L 42, 23.2.1970, s. 1 (Celex 31970L0156).

³ EGT L 115, 10.8.1992, s. 72 (Celex 31992L0061).

⁴ EGT L 42, 23.2.1970, s. 1 (Celex 31970L0156).

⁵ EUT L 321, 6.12.2003, s. 15 (Celex 32003L0102).

⁶ EGT L 124, 9.5.2002, s. 1 (Celex 32002L0024).

⁷ EUT L 211, 21.8.2003, s. 24 (Celex 32003L0077).

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

samtliga delar av förfarandet vid typgodkännande och för produktionsöverensstämmelse, även om denne inte varit direkt engagerad i samtliga stadier av produktionen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som typgodkännandet avser,

utsläppsbegränsande anordningar: de komponenter i en bil som styr eller begränsar utsläpp av avgaser och andra föroreningar,

fordonstyp: fordon som inte skiljer sig från varandra i fråga om tillverkare, tillverkarens typbeteckning och väsentliga konstruktions- eller formgivningsaspekter som chassi, bottenplatta eller motor,

motortyp: en kategori av motorer som inte skiljer sig från varandra i fråga om tillverkare, tillverkarens typbeteckning eller väsentliga konstruktionsaspekter,

fordonssystem: ett sådant tekniskt fordonssystem som omfattas av kraven i något av särdirektiven,

komponent: anordning som är avsedd att vara en del av ett fordon och som kan typgodkännas separat oberoende av fordonet, om ett sådant förfarande uttryckligen är tillåtet enligt något av särdirektiven,

separat teknisk enhet: anordning som är avsedd att vara en del av ett fordon men som kan typgodkännas separat men då endast i samband med en specificerad fordonstyp, förutsatt att ett sådant förfarande uttryckligen är tillåtet enligt något av särdirektiven,

tung buss: buss med en totalvikt av över 3 500 kilogram.

tung buss: buss med en totalvikt av över 3 500 kilogram,

motorbensin: bensin som är avsedd för motordrift och som omfattas av nr 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 eller 2710 11 59 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan⁸, och

dieselbränsle: bränsle som omfattas av nr 2710 19 41 eller 2710 19 25 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87 och som är avsett att användas i sådana motorfordon som avses i rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon⁹, senast ändrat genom kommissionens

⁸ EGT L 256, 7.9.1987, s. 1 (Celex 31987R2658).

⁹ EGT L 76, 4.6.1970, s. 1 (Celex 31970L0220).

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

direktiv 2002/80/EG¹⁰ och rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon¹¹, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/27/EG¹².

I övrigt har beteckningarna i denna lag samma innebörd som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

23 §

Bensin som är avsedd för motordrift eller uppvärmning skall av den som tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in sådan bensin delas in i och tillhandahållas i de miljöklasser som anges i *bilaga 2* till denna lag.

*Dieselbrännolja och fotogen, med undantag för flygfotogen, som är avsedd för motordrift skall av den som tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in sådana motorbränslen delas in i och tillhandahållas i de miljöklasser som anges i *bilaga 3* till denna lag.*

*Dieselbränsle skall av den som tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in sådana motorbränslen delas in i och tillhandahållas i de miljöklasser som anges i *bilaga 3* till denna lag.*

24 §

Bensin som är avsedd för motordrift och som omfattas av nr 2710 00 27, 2710 00 29, 2710 00 32, 2710 00 34 eller 2710 00 36 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87¹³, men som inte uppfyller miljöspecifikationerna i miljöklass 2, får inte saluföras.

Dieselbrännolja som omfattas av nr 2710 00 66 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87 och som är avsedd att användas i sådana motorfordon som avses i direktiv 70/220/EEG¹⁴ och 88/77/EEG¹⁵,

Motorbensin som inte uppfyller miljöspecifikationerna i miljöklass 2 och dieselbränsle som inte uppfyller miljöspecifikationerna i miljöklass 3 får inte saluföras.

¹⁰ EGT L 291, 28.10.2002, s. 20 (Celex 32002L0080).

¹¹ EGT L 36, 9.2.1988, s. 33 (Celex 31988L0077).

¹² EGT L 107, 18.4.2001, s. 10 (Celex 32001L0027).

¹³ EGT L 156, 7.9.1987, s. 1 (Celex 31987R2658).

¹⁴ EGT L 76, 6.4.1970, s. 1 (Celex 31970L0220).

¹⁵ EGT L 36, 9.2.1988, s. 33 (Celex 31988L0077).

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

men som inte uppfyller miljöspecifikationerna för miljöklass 3, får inte saluföras.

27 §

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot förbudet att saluföra *bensin* eller *dieselbrännolja* enligt 24 §, döms till böter eller fängelse i högst två år.

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot förbudet att saluföra *motorbensin* eller *dieselbränsle* enligt 24 §, döms till böter eller fängelse i högst två år.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.

Bilaga 2*Nuvarande lydelse***Miljöklasser för bensin**

Krav	Miljö- klass 1 Motor- bensin	Miljö- klass 1 Alkylat- bensin	Miljö- klass 2
Researchoktantal, lägst	95	–	95
Motoroktantal, lägst	85	–	85
Ångtryck enligt Reid, högst kilopascal	70 ^a /95 ^b	65	70 ^a /95 ^b
Ångtryck enligt Reid, lägst kilopascal	45 ^a /65 ^b	50	–
Destillation:			
– Förångat vid 70°C, volymhalt procent	–	15–42	–
– Förångat vid 100°C, lägst volymhalt procent	47 ^a /50 ^b	46 ^c	46
– Förångat vid 100°C, högst volymhalt procent	–	72 ^c	–
– Förångat vid 150°C, lägst volymhalt procent	75	–	75
– Förångat vid 180°C, lägst volymhalt procent	–	95	–
Slutkokpunkt, högst °C	205	200	–
Olefiner, högst volymhalt procent	13,0	0,5	18,0 ^d
Aromater, högst volymhalt procent	42,0	0,5	42,0
Bensen, högst volymhalt procent	1,0	0,1	1,0
Cykloalkaner, högst volymhalt procent	–	0,5	–
n-Hexan, högst volymhalt procent	–	0,5	–
Syre, högst masshalt procent	2,7	–	2,7
Oxygenater:			
– Metanol, högst volymhalt procent, stabiliseringsmedel måste tillsättas	3	–	3
– Etanol, högst volymhalt procent, stabiliseringsmedel kan vara nödvändigt	5	–	5
– Isopropylalkohol, högst volymhalt procent	10	–	10

Krav	Miljö- klass 1 Motor- bensin	Miljö- klass 1 Alkylat- bensin	Miljö- klass 2
– Tertiär-butylalkohol, högst volymhalt procent	7	–	7
– Isobutylalkohol, högst volymhalt procent	10	–	10
– Etrar som innehåller 5 eller flera kolatomer per molekyl, högst volymhalt procent	15	–	15
Andra oxygenater ^c , högst volymhalt procent	10	–	10
Svavel, högst milligram per kilogram	50	50	150
Bly, högst gram per liter	0,005	0,002	0,005
Fosfor	Inte mätbar	–	–
Densitet vid 15°C, kilogram per kubikmeter	–	680-720	–
Bensin i miljöklass 1 skall uppfylla skäliga funktionskrav vad avser renhet för insugnings- respektive insprutningsventiler. Bensin i miljöklass 1 avsedd för fordon med katalytisk avgasrening får ej innehålla askbildande ämnen.			

^a Avser tiden fr.o.m. den 16 maj t.o.m. den 31 augusti i X-, Y-, Z-, AC- och BD-län samt fr.o.m. den 1 maj t.o.m. den 15 september för övriga län. För övrig tid än den som anges här eller under b är följande gränsvärden tillåtna: Ångtryck vid 37,8°C högst 95 och lägst 45 kilopascal samt Förångat vid 100°C, lägst 47 procents volymhalt.

^b Avser tiden fr.o.m. den 16 oktober t.o.m. den 31 mars i X-, Y-, Z-, AC- och BD-län samt fr.o.m. den 1 november t.o.m. den 15 mars för övriga län. För övrig tid än den som anges här eller under a är följande gränsvärden tillåtna: Ångtryck vid 37,8°C högst 95 och lägst 45 kilopascal samt Förångat vid 100°C, lägst 47 procents volymhalt.

^c Om temperaturökningen i intervallet 45–72 procent förångat understiger tio *grader C* gäller i stället att T₅₀-värdet (temperaturen vid volymhalten 50 procent förångat) skall ligga mellan 90°C och 105°C.

^d Med undantag för blyfri bensin regular (ett minsta motoroktantantal [MON] på 81 och ett minsta researchoktantantal [RON] på 91) för vilken olefinhalten skall vara en volymhalt på högst 21 procent. Dessa gränsvärden hindrar inte att blyfri bensin med lägre oktantal än vad som anges i denna bilaga får saluföras.

^e Andra primära alkoholer och etrar, vilkas destillationsslutkokpunkt inte överstiger den destillationsslutkokpunkt som angetts i nationella standarder, eller, där sådana saknas, i industriella specifikationer för motorbränslen.

*Föreslagen lydelse***Miljöklasser för bensin**

Krav	Miljö- klass 1 Motor- bensin	Miljö- klass 1 Alkylat- bensin	Miljö- klass 2
Researchoktant, lägst	95	–	95
Motoroktant, lägst	85	–	85
Ångtryck, högst kilopascal	70 ^a /95 ^b	65	70 ^a /95 ^b
Ångtryck, lägst kilopascal	45 ^a /65 ^b	50	–
Destillation:			
– Förångat vid 70°C, volymhalt procent	–	15–42	–
– Förångat vid 100°C, lägst volymhalt procent	47 ^a /50 ^b	46 ^c	46
– Förångat vid 100°C, högst volymhalt procent	–	72 ^c	–
– Förångat vid 150°C, lägst volymhalt procent	75	–	75
– Förångat vid 180°C, lägst volymhalt procent	–	95	–
Slutkokpunkt, högst °C	205	200	–
Olefiner, högst volymhalt procent	13,0	0,5	18,0 ^d
Aromater, högst volymhalt procent	35,0	0,5	35,0
Bensen, högst volymhalt procent	1,0	0,1	1,0
Cykloalkaner, högst volymhalt procent	–	0,5	–
n-Hexan, högst volymhalt procent	–	0,5	–
Syre, högst masshalt procent	2,7	–	2,7
Oxygenater:			
– Metanol, högst volymhalt procent, stabiliseringsmedel måste tillsättas	3	–	3
– Etanol, högst volymhalt procent, stabiliseringsmedel kan vara nödvändigt	5	–	5
– Isopropylalkohol, högst volymhalt procent	10	–	10
– Tertiär-butyalkohol, högst volymhalt procent	7	–	7
– Isobutylalkohol, högst volymhalt procent	10	–	10

Krav	Miljö- klass 1 Motor- bensin	Miljö- klass 1 Alkylat- bensin	Miljö- klass 2
– Etrar som innehåller 5 eller flera kolatomer per molekyl, högst volymhalt per procent	15	–	15
Andra oxygenater ^e , högst volymhalt procent	10	–	10
Svavel, högst milligram per kilogram	10	10 ^f	10 ^f
Bly, högst gram per liter	0,005	0,002	0,005
Fosfor	Inte mätbar	–	–
Densitet vid 15°C, kilogram per kubikmeter	–	680-720	
Bensin i miljöklass 1 <i>motorbensin</i> skall uppfylla skäliga funktionskrav vad avser renhet för insugnings- respektive insprutningsventiler. Bensin i miljöklass 1 avsedd för fordon med katalytisk avgasrening får ej innehålla askbildande ämnen.			

^a Avser tiden fr.o.m. den 16 maj t.o.m. den 31 augusti i X-, Y-, Z-, AC- och BD-län samt fr.o.m. den 1 maj t.o.m. den 15 september för övriga län. För övrig tid än den som anges här eller under b är följande gränsvärden tillåtna: Ångtryck vid 37,8°C högst 95 och lägst 45 kilopascal samt Förångat vid 100°C, lägst 47 procents volymhalt.

^b Avser tiden fr.o.m. den 16 oktober t.o.m. den 31 mars i X-, Y-, Z-, AC- och BD-län samt fr.o.m. den 1 november t.o.m. den 15 mars för övriga län. För övrig tid än den som anges här eller under a är följande gränsvärden tillåtna: Ångtryck vid 37,8°C högst 95 och lägst 45 kilopascal samt Förångat vid 100°C, lägst 47 procents volymhalt.

^c Om temperaturökningen i intervallet 45–72 procent förångat understiger tio *celsiusgrader* gäller i stället att T₅₀-värdet (temperaturen vid volymhalten 50 procent förångat) skall ligga mellan 90°C och 105°C.

^d Med undantag för blyfri bensin regular (ett minsta motoroktantal [MON] på 81 och ett minsta researchoktantal [RON] på 91) för vilken olefinhalten skall vara en volymhalt på högst 21 procent. Dessa gränsvärden hindrar inte att blyfri bensin med lägre oktantal än vad som anges i denna bilaga får saluföras.

^e Andra primära alkoholer och etrar, vilkas destillationskokpunkt inte överstiger den destillationskokpunkt som angetts i nationella standarder, eller, där sådana saknas, i industriella specifikationer för motorbränslen.

^f T.o.m. den 31 december 2008 får svavelhalten uppgå till högst 50 milligram per kilogram.

Bilaga 3*Nuvarande lydelse***Miljöklasser för *dieselolja***

Krav	Miljö- klass 1	Miljö- klass 2	Miljö- klass 3
Cetanindex, lägst	50	47	–
Cetantal, lägst	51 ^a	51 ^a	51
Densitet vid 15°C, lägst kilogram per kubikmeter	800	800	–
Densitet vid 15°C, högst kilogram per kubikmeter	820	820	845
Destillation:			
– begynnelsekokpunkt, lägst °C	180	180	–
– vid 95 procent destillat, högst C	285	295	360
Aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	5	20	–
Polycykliska aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	Inte mätbar ^b	0,1 ^b	–
Polycykliska aromatiska kolväten, högst masshalt procent	–	–	11 ^c
Svavel, högst milligram per kilogram	10	50	350

^a Gäller *dieselbrännolja* som omfattas av nr 2710 00 66 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87.

^b Enligt Svensk Standard 15 51 16.

^c Enligt IP 391.

*Föreslagen lydelse***Miljöklasser för dieselbränsle**

Krav	Miljö- klass 1	Miljö- klass 2	Miljö- klass 3
Cetanindex, lägst	50	47	–
Cetantal, lägst	51 ^a	51 ^a	51
Densitet vid 15°C, lägst kilogram per kubikmeter	800	800	–
Densitet vid 15°C, högst kilogram per kubikmeter	820	820	845
Destillation:			
– begynnelsekokpunkt, lägst °C	180	180	–
– vid 95 procent destillat, högst °C	285	295	360
Aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	5	20	–
Polycykliska aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	Inte mätbar ^b	0,1 ^b	–
Polycykliska aromatiska kolväten, högst masshalt procent	–	–	11 ^c
Svavel, högst milligram per kilogram	10	10 ^d	10 ^d

^a Gäller *dieselbränslen* som omfattas av nr 2710 19 41 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87.

^b Enligt Svensk Standard 15 51 16.

^c Enligt EN 12916.

^d T.o.m. den 31 december 2008 får svavelhalten uppgå till högst 50 milligram per kilogram.

BILAGA 3

Reservanternas lagförslag

Bilaga 3*Regeringens förslag*

Miljöklasser för dieselbränsle

Krav	Miljöklass 1	Miljöklass 2	Miljöklass 3
Cetanindex, lägst	50	47	–
Cetantal, lägst	51 ^a	51 ^a	51
Densitet vid 15 °C, lägst kilogram per kubikmeter	800	800	–
Densitet vid 15 °C, högst kilogram per kubikmeter	820	820	845
Destillation:			
– begynnelsekokpunkt, lägst °C	180	180	–
– vid 95 procent destillat, högst °C	285	295	360
Aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	5	20	–
Polycykliska aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	Inte mätbar ^b	0,1 ^b	–
Polycykliska aromatiska kolväten, högst masshalt procent	–	–	11 ^c
Svavel, högst milligram per kilogram	10	10 ^d	10 ^d

^a Gäller *dieselbrännoljor* som omfattas av nr 2710 00 66 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87.

^b Enligt svensk standard 15 51 16.

^c Enligt IP 391.

^d T.o.m. den 31 december 2008 får svavelhalten uppgå till högst 50 milligram per kilogram.

Reservanternas förslag

Miljöklasser för dieselbränsle

Krav	Miljöklass 1	Miljöklass 2	Miljöklass 3
Cetanindex, lägst	—	—	—
Cetantal, lägst	51 ^a	51 ^a	51
Densitet vid 15 °C, lägst kilogram per kubikmeter	—	—	—
Densitet vid 15 °C, högst kilogram per kubikmeter	845	845	845
Destillation:			
– begynnelsekokpunkt, lägst °C	180	180	—
– vid 95 procent destillat, högst °C	360	360	360
Aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	5	20	—
Polycykliska aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	Inte mätbar ^b	0,1 ^b	—
Polycykliska aromatiska kolväten, högst masshalt procent	—	—	11 ^c
Svavel, högst milligram per kilogram	10	10 ^d	10 ^d

^a Gäller *dieselbränslen* som omfattas av nr 2710 19 41 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87.

^b Enligt svensk standard 15 51 16.

^c Enligt EN 12916.

^d T.o.m. den 31 december 2008 får svavelhalten uppgå till högst 50 milligram per kilogram.