

Lagrådsremiss

Miljöklassning av alternativa motorbränslen

Regeringen överlämnar denna lagrådsremiss till Lagrådet.

Stockholm den 23 februari 2006.

Mona Sahlin

Lena Ingvarsson
(Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås ändringar i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen samt i lagen (1994:1776) om skatt på energi. Ändringarna föreslås för att främja introduktionen och användandet av alternativa motorbränslen, dvs. bränslen som är avsedda att ersätta motorbensin och dieselbränslen. Ändringarna innebär följande.

Alternativa motorbränslen skall under vissa förutsättningar kunna beskattas i miljöklass 1.

De nödvändiga kravspecifikationerna för sådana alternativa motorbränslen förs in i två nya bilagor till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer skall pröva om ett bränsle motsvarar dessa krav och därigenom kan miljöklassas som ett alternativt motorbränsle.

Lagen om skatt på energi ändras så att alternativa motorbränslen kan beskattas i miljöklass 1.

Ett alternativt motorbränsle som inte godkänts enligt de nya reglerna kan på samma sätt som i dag beskattas i någon av de i dag existerande miljöklasserna för bensin eller diesel.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2006.

Innehållsförteckning

1	Beslut.....	3
2	Lagförslag.....	4
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.....	4
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	10
3	Ärendet och dess beredning.....	11
4	Miljöklassning av alternativa motorbränslen	12
5	Konsekvenser	14
5.1	Konsekvenser för miljön och människors hälsa	14
5.2	Konsekvenser för företagen	14
5.3	Offentligfinansiella konsekvenser	15
6	Författningskommentar	15
6.1	Lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen	15
6.2	Lagen (1994:1776) om skatt på energi	16
Bilaga 1	Sammanfattning av Vägverkets rapport den 30 maj 2005 ”Rapportering av regeringsuppdrag om miljöklassning av alternativa drivmedel”.....	17
Bilaga 2	Remissinstanserna	19
Bilaga 3	Vägverkets lagförslag	20

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen,
2. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

2 Lagförslag

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen

dels att 2 och 23 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas två nya bilagor, bilaga 4 och bilaga 5, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §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 dessa, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/102/EG, 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, ändrat genom kommissionens direktiv 2003/77/EG,

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,

ramdirektiv: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa³, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/64/EG⁴, 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/EEG⁵, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2005/30/EG⁶,

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034).

² Senaste lydelse 2004:1079.

³ EGT L 42, 23.2.1970, s. 1 (Celex 31970L0156).

⁴ EUT L 310, 25.11.2005, s. 10 (Celex 32005L0064).

⁵ EGT L 124, 9.5.2002, s. 1 (Celex 32002L0024).

⁶ EUT L 106, 27.4.2005, s. 17 (Celex 32005L0030).

tillverkare: den som inför den ansvariga myndigheten ansvarar för 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,

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 tulltaxan, 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 motorfordon, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2002/80/EG och rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot

dieselbränsle: bränsle som omfattas av nr 2710 19 41 eller 2710 19 25 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87⁷ 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 motorfordon⁸, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2003/76/EG⁹ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG av den 28 september 2005 om tillnärmning av medlemsstaternas

⁷ Rådets förordning (EEG) 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan (EGT L 256, 7.9.1987, s. 1, Celex 31987R2658).

⁸ EGT L 176, 6.4.1970, s. 1 (Celex 31970L0220).

⁹ EUT L 206, 15.8.2003, s. 29 (Celex 32003L0076).

Nuvarande lydelse

utsläpp av *gasformiga* föroreningar från *dieselmotorer* som används i fordon, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/27/EG.

Föreslagen lydelse

lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av *gas- och partikelformiga* föroreningar från *motorer med kompressionständning* som används i fordon *samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnisttändning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon*¹⁰, ändrat genom kommissionens direktiv 2005/78/EG¹¹.

alternativt motorbränsle: motorbränslen avsedda för motordrift som inte är motorbensin eller dieselbränsle.

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.

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.

Ett alternativt motorbränsle får delas in och tillhandahållas i den miljöklass som anges i bilaga 4 eller 5 till denna lag, om bränslet uppfyller de krav som anges i bilagorna.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer prövar frågor om ett bränsle uppfyller kraven i bilaga 4 eller 5.

Denna lag träder i kraft den 1 augusti 2006.

¹⁰ EUT L 275, 20.10.2005, s. 1 (Celex 2005L0055).

¹¹ EUT L 313, 29.11.2005, s. 1 (Celex 2005L0078).

Föreslagen lydelse

Miljöklass för alternativa motorbränslen som är avsedda att ersätta motorbensin

För att indelas i miljöklass som anges i denna bilaga skall bränslet uppfylla följande specifikation.

Specifikation (Etanolbränsle för gnisttända motorer)

Krav	Miljöklass 1
Researchoktanttal, lägst	95
Motoroktanttal, lägst	85
Ångtryck, högst kilopascal	70 ^a / 95 ^b
Ångtryck, lägst kilopascal	35 ^a / 50 ^b
Etanol samt högre alkoholer, lägst volymhalt procent	75 ^a /70 ^b
Bensin ^c , volymhalt procent	(14-25) ^a / (14-30) ^b
Slutkokpunkt, högst °C	205
Destillationsrest, högst volymhalt procent	2
Alkoholer med mellan tre och åtta kolatomer per molekyl, högst volymhalt procent	2
Metanol, högst volymhalt procent	1
Etrar som innehåller fem eller fler kolatomer per molekyl, högst volymhalt procent	5,2
Vatten, högst volymhalt procent	0,3
Oorganiskt klor, högst milligram per liter	1
Svavelhalt, högst milligram per kilogram	10
Bly, högst gram per liter	0,005 ^d
Fosfor, högst gram per liter	0,2 ^d

^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.

^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 i övriga län.

^c Bensin skall uppfylla miljöklass 1.

^d Inga fosfor-, järn-, mangan- eller blyhaltiga ämnen får tillsättas bränslet.

Föreslagen lydelse

Miljöklass för alternativa motorbränslen som är avsedda att ersätta dieselbränsle

För att indelas i miljöklass som anges i denna bilaga skall bränslet uppfylla någon av följande specifikationer.

Specifikation 1 (FAME - fettsyrametylester)

Krav	Miljöklass 1
Cetantal	51
Esterhalt, lägst masshalt procent	96,5
Densitet vid 15°C, högst kilogram per kubikmeter	900
Densitet vid 15°C, lägst kilogram per kubikmeter	860
Flampunkt, min °C	120
Vattenhalt, högst milligram per kilogram	500
Svavelhalt, högst milligram per kilogram	10
Oxidationsstabilitet vid 110°C, lägst timmar	6
Fleromättade metylestrar (fler än 3 dubbelbindningar), högst masshalt procent	1
Metanolhalt, högst masshalt procent	0,20
Monoglyceridhalt, högst masshalt procent	0,80
Diglyceridhalt, högst masshalt procent	0,20
Triglyceridhalt, högst, masshalt procent	0,20
Fri glycerol, högst masshalt procent	0,02
Total glycerol, högst masshalt procent	0,25
Natrium+ Kalium, högst milligram per kilogram	5,0
Kalcium+ Magnesium, högst milligram per kilogram	10,0
Fosfor, högst milligram per kilogram	10,0

Specifikation 2 (Etanolbränsle för kompressionstända motorer)

Krav	Miljöklass 1
Alkohol, lägst masshalt procent	92,4
Andra alkoholer än etanol, högst masshalt procent	2
Densitet vid 15°C, högst kilogram per kubikmeter	815
Densitet vid 15°C, lägst kilogram per kubikmeter	795
Aska, högst masshalt procent	0,001
Flampunkt, lägst °C	10
Surhetsgrad, räknat som ättiksyra, högst massprocent	0,0025
Neutraliseringstal (stark syra) KOH milligram per liter högst	1
Torrhalt vid 100°C, milligram per kilogram	15
Vattenhalt, högst masshalt procent	6,5
Fosfor, högst gram per liter	0,2
Aldehydhalt, räknat som ättiksyra, högst masshalt procent	0,0025
Svavelhalt, högst milligram per kilogram	10
Esterhalt, räknat som etylacetat, masshalt procent	0,1
Cetanförbättringsmedel, högst masshalt procent	10

Specifikation 3 (Syntetiska dieselbränslen)

Krav	Miljöklass 1
Bränsle som huvudsakligen består av paraffinkolväten framställda ur biomassa eller fossil råvara.	
Cetantal, lägst	51
Densitet vid 15°C, högst kilogram per kubikmeter	845
Destillation: - temperatur vid 95-volympcent,	360
Aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	5
Polycykliska aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	Inte mätbar ^a
Svavelhalt, högst milligram per kilogram	10

^a Enligt Svensk Standard SS 155116, utgåva 1.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs¹² att 2 kap. 5 § lagen (1994:1776) om skatt på energi skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

5 §

Kraven för miljöklass 1 och 2 för bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 1 anges i *bilaga 2* till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Kraven för miljöklass 1, 2 och 3 för bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 3 b anges i *bilaga 3* till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Kraven för miljöklass 1 och 2 för bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 1 anges i *bilagorna 2 och 4* till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Kraven för miljöklass 1, 2 och 3 för bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 3 b anges i *bilagorna 3 och 5* till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Denna lag träder i kraft den 1 augusti 2006.

¹² Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034).

3 Ärendet och dess beredning

En viktig åtgärd för att begränsa transportsektorns klimatpåverkan är att främja introduktionen och användandet av alternativa motorbränslen. Den 3 juli 2003 beslutade regeringen att tillsätta en särskild utredare med uppgift att föreslå nationella mål och strategier för en fortsatt introduktion av förnybara fordonsbränslen. Detta skede mot bakgrund av den referensnivå för förnybara bränslen på 2 procent för 2005 och 5,75 procent för 2010 som antagits genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/30/EG av den 8 maj 2003 om främjande av användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel (EGT L 123, 17.5.2003, s. 42, Celex 32003L0030), det s.k. biodrivmedelsdirektivet. Den 30 januari 2004 överlämnade utredaren delbetänkandet Förnybara fordonsbränslen (SOU 2004:4) med förslag till bl.a. det nationella vägledande målet för 2005.

I budgetpropositionen för 2005 föreslog regeringen ett nationellt mål om 3 procent förnybara fordonsbränslen beräknat som andel av den totala energianvändningen inom transportsektorn, baserat på bränslenas energiinnehåll. Riksdagen har godkänt förslaget (prop. 2004/05:1 utg.omr. 7, bet. 2004/05:FiU10, rskr. 2004/05:144).

I propositionen *Skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel m.m.* (prop. 2005/06:16) föreslog regeringen att Sverige skall ha som nationellt vägledande mål att minst 5,75 procent av drivmedlen 2010 skall utgöras av icke-fossila bränslen. Riksdagen har godkänt målet (bet. 2005/06:TU6, rskr. 2005/06:134).

Regeringen gav den 17 mars 2005 Vägverket i uppdrag att, i samråd med Statens energimyndighet och Naturvårdsverket, utarbeta ett underlag för miljöklassning av alternativa drivmedel som helt eller delvis kan ersätta dieselolja (N2005/2562/TP). I uppdraget ingick att ta fram de grundläggande prestandakrav och miljöspecifikationer som bör gälla för sådana drivmedel. En viktig utgångspunkt för uppdraget var att drivmedlen skall ha minst lika goda miljö- och hälsoegenskaper som miljöklass 1-diesel enligt lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Vägverket redovisade uppdraget i en rapport den 30 maj 2005. En sammanfattning av rapporten finns i bilaga 1. Rapporten remitterades under hösten 2005. Remissvaren finns samlade i Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet (M2005/3532/Mk). En förteckning över remissinstanserna finns i bilaga 2. Lagförslagen finns i bilaga 3. Vägverket har därefter kommit in med kompletterande uppgifter avseende miljöspecifikationerna (Dnr M2006/695/R). Förslagen i denna lagrådsremiss bygger på Vägverkets rapport.

I den del förslaget innehåller nya tekniska specifikationer kommer det att anmälas till Europeiska gemenskapernas kommission i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034). Det kommer även att anmälas i enlighet med rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober

2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (EGT L 283, 31.10.2003, s. 51, Celex 32003L0096), det s.k. energiskattedirektivet. En anmälan enligt direktiv 98/34/EG medför normalt att en frysningsperiod om tre månader skall ha förflutit innan de anmälda bestämmelserna får sättas i kraft. Förslagen i denna remiss rör skatteområdet och enligt artikel 10.4 i direktiv 98/34/EG behöver inte direktivets regler om frysningsperiod tillämpas på förslag inom detta område. Europeiska kommissionen avgör om dessa regler skall tillämpas eller inte.

4 Miljöklassning av alternativa motorbränslen

Regeringens förslag: I lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen införs två nya bilagor med specifikationer för alternativa motorbränslen som är avsedda att ersätta bensin respektive diesel. För att kunna delas in och tillhandahållas i miljöklass 1 krävs att bränslena uppfyller någon av de kravspecifikationer som anges i bilagorna. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer prövar frågan om ett bränsle uppfyller dessa krav. Lagen (1994:1776) om skatt på energi ändras så att alternativa motorbränslen som uppfyller kraven kan beskattas som miljöklass 1-bränslen.

Vägverkets förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Vägverket hade inte lämnat något förslag om ändring i lagen om skatt på energi.

Remissinstanserna har i huvudsak tillstyrkt att möjligheten till miljöklassning av alternativa motorbränslen införs.

Skälen för regeringens förslag: Under senare år har flera alternativa motorbränslen utvecklats. Med alternativa motorbränslen avses bränslen som inte är motorbensin eller dieselbränsle enligt vedertagna definitioner i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Alternativa motorbränslen kan vara såväl fossila som förnybara och från miljösynpunkt kan de vara bättre än konventionella drivmedel. De alternativa motorbränslen som är förnybara bidrar inte till utsläpp av koldioxid i samma utsträckning som fossila drivmedel. Det är således ett angeläget samhällsintresse att främja utvecklingen och användningen av sådana alternativa motorbränslen.

Grunderna för beskattningen av alternativa motorbränslen bör framgå av lagtexten och inte, som enligt Vägverkets förslag, i stor utsträckning av myndighetsföreskrifter. Denna lagtekniska utformning innebär ingen ändring i sak av Vägverkets förslag. Någon remissbehandling av ändringen i lagen om skatt på energi har därför inte bedömts nödvändig.

Redan i dag finns det vissa fossila alternativa motorbränslen som beskattas efter särskilda skattesatser. Som exempel kan nämnas gasol och naturgas som beskattas lägre när de används som motorbränsle än när de används för uppvärmning. För vissa förnybara alternativa bränslen på marknaden finns det för närvarande också möjlighet att ansöka om skattebefrielse, t.ex. E85 (ett blandbränsle som till största delen innehåller etanol) och RME (en fettsyrametylester). Det alternativa motorbränslet

biogas, som huvudsakligen består av metan, är direkt undantaget från skatteplikt enligt lagen (1994:1776) om skatt på energi. I samma lag anges att om det inte finns skattesatser angivna för ett visst motorbränsle så skall skatt tas ut enligt de skattesatser som gäller för motsvarande bränsle. Därför beskattas i dag vissa alternativa motorbränslen utifrån vilket bränsle de kan sägas ersätta. Ett syntetiskt motorbränsle, som exempelvis Fischer-Tropsch-diesel, kan därför komma att beskattas som dieselbränsle eftersom det har mest likheter med konventionella dieselbränslen. Enligt de specifikationer som finns i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen motsvarar detta bränsle diesel i miljöklass 3 och beskattas därmed högre än diesel i miljöklass 1. Detta trots att det på många sätt är ett miljö- och hälsomässigt bättre alternativ än konventionell diesel i miljöklass 1.

Alternativa motorbränslen som från miljö- och hälsoskyddssynpunkt är lika bra som eller bättre än konventionella motorbränslen bör alltså kunna beskattas på ett fördelaktigare sätt. I dag har inte ansvariga myndigheter någon fullständig kontroll över de alternativa motorbränslenas miljö- och hälsopåverkan. Det bedömningsförfarande som Vägverket har föreslagit syftar bl.a. till att förbättra kunskapen om egenskaperna hos de alternativa motorbränslen som finns på marknaden. Det är nämligen inte rimligt med avsevärda skillnader i kunskapen om dessa bränslenas egenskaper jämfört med den kunskap som finns avseende konventionella bränslen som motorbensin och dieselbränsle. Genom att låta alternativa motorbränslen genomgå noggranna tester är det möjligt att få bekräftat om ett bränsle har de nödvändiga förutsättningarna.

Ett alternativt motorbränsle som uppfyller på förhand fastställda egenskapskrav bör få indelas och tillhandahållas i en miljöklass som ger en förmånligare beskattning.

Det föreslagna bedömningsförfarandet innebär att den som tillhandahåller ett alternativt motorbränsle kan begära en prövning av om bränslet uppfyller kraven. Om myndigheten konstaterar att bränslet uppfyller kraven, meddelar den sitt beslut och bränslet kan därefter tillhandahållas i den fördelaktigare miljöklassen. Myndighetens beslut kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Detta prövningsförfarande innebär inte något försäljningsförbud för alternativa bränslen som inte har prövats. En tillverkare av ett alternativt motorbränsle kan alltså välja att inte få sitt bränsle klassificerat och därmed att inte komma i åtnjutande av den från skattesynpunkt fördelaktigare miljöklassen.

Det kan senare tillkomma nya alternativa motorbränslen som med hänsyn till sina egenskaper från miljö- och hälsoskyddssynpunkt bör behandlas på samma sätt, även om ett sådant bränsle inte har just de egenskaper som är angivna i lagen. På grund av att förutsättningarna för den fördelaktigare beskattningen bör framgå av lagen, får en sådan situation lösas genom en lagändring där nya specifikationer förs in i lagtexten.

Enligt artikel 5 i energiskattedirektivet får medlemsstaterna tillämpa differentierade skattesatser när differentieringen är direkt kopplad till produktens kvalitet under förutsättning att vissa minimiskattenivåer iakttas. Bränslen som miljöklassas i enlighet med de föreslagna nya bilagorna 4 och 5 blir beskattade i miljöklass 1 på samma sätt som bensin

eller diesel. Förslaget är således förenligt med energiskattedirektivet och bedöms inte heller i andra delar strida mot EG-rätten.

5 Konsekvenser

5.1 Konsekvenser för miljön och människors hälsa

Det är ett bränsles egenskaper tillsammans med motor- och reningsteknik som avgör emissionsegenskaperna. De alternativa motorbränslenas olika komposition ger en mängd olika egenskaper som måste beaktas då bränslena används i motorer. I dag saknas krav på testning av alternativa motorbränslen. Det räcker med att de uppfyller kraven för motorbensin eller dieselbränsle för att få säljas i Sverige. Genom att införa 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.

5.2 Konsekvenser för företagen

Enligt förslaget 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 enligt de föreslagna bilagorna 4 och 5 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen är svår att bedöma. Vägverket anser att självkostnadsprincipen bör gälla, dvs. att den sökande bekostar prövningsmyndighetens kostnader för prövningen.

För det fall det krävs emissionstester och analyser hos ett oberoende testlaboratorium kommer det att tillkomma kostnader för detta som bör bekostas av den sökande. I de fall där underlagsmaterial finns framtaget i annat syfte kan även detta material ligga till grund för en miljöklassning. Behovet av ytterligare testning kan då minska och därmed även kostnaden för den sökande.

Förslaget innebär möjligheter till en lägre skattesats (energi- och koldioxidskatt) för de alternativa motorbränslen som genomgår klassificeringen. I dag beskattas alternativa motorbränslen ofta enligt den högsta skattesatsen. Producenter av alternativa motorbränslen kommer nu att ges möjlighet att få bränslena beskattade enligt den lägsta skattesatsen. Skillnaden mellan den lägsta och den högsta skattesatsen är betydande. Förslaget kommer därför att öka konkurrenskraften för producenter av alternativa motorbränslen i förhållande till dem som endast tillverkar konventionella motorbränslen.

5.3 Offentligfinansiella konsekvenser

Enligt förslaget kommer de alternativa bränslen som klassificeras enligt bilagorna 4 och 5 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen att beskattas på samma sätt som miljöklass 1-motorbensin eller miljöklass 1-diesel enligt bilagorna 2 och 3 till samma lag. De bränslekomponenter som har framställts från förnybar råvara kan befrias från energi- och koldioxidskatt enligt regeringens skattestrategi för koldioxidneutrala drivmedel som fastlades genom riksdagens beslut om budget för 2002. Vid beskattning av alternativa motorbränslen enligt miljöklass 1 blir skatteintäkterna marginellt lägre på grund av nuvarande små volymer av drivmedel med högre beskattning. En betydande minskning av skatteintäkterna kan dock ske på sikt vid ökad marknadsandel för nya drivmedel med miljöklassning enligt bilagorna 4 och 5.

6 Författningskommentar

6.1 Lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen

2 §

Flera hänvisningar till olika EG-rättsakter uppdateras. En definition av alternativa motorbränslen införs.

23 §

Producenter av alternativa motorbränslen kan vända sig till ansvarig myndighet för att få det prövat om ett visst bränsle uppfyller de krav som anges under de olika specifikationerna i bilagorna 4 och 5. Om så är fallet kan producenterna därefter dela in och tillhandahålla bränslet i miljöklass 1.

Bilaga 4

Specifikation 1 har utformats för att kunna medge miljöklassning av etanolbränslen avsedda för motorer med gnisttändning.

Bilaga 5

Specifikation 1 har utformats för att kunna medge miljöklassning av bränslekategorin FAME. Specifikationen grundar sig på en europeisk standard (SS-EN 142 14).

Specifikation 2 medger miljöklassning av etanolbränslen för dieselmotorer. Detta bränsle finns definierat som referensbränsle i bilaga IV till direktiv 2005/55/EG samt i svensk standard (SS 15 54 37).

Specifikation 3 medger miljöklassning av syntetiska dieselbränslen. För sådana bränslen finns i dag ingen vedertagen standard eller specifikation. Förslaget utgår därför från specifikationen för dieselbränsle enligt direktiv 98/70/EG.

6.2 Lagen (1994:1776) om skatt på energi

2 kap. 5 §

Efter det att den ansvariga myndigheten fastställt att ett alternativt motorbränsle uppfyller kraven för att få delas in och tillhandahållas i de nya miljöklasserna medför paragrafens nya utformning att bränslet i fråga omfattas av den lägsta skattesatsen.

Sammanfattning av Vägverkets rapport den 30 maj 2005 ”Rapportering av regeringsuppdrag om miljöklassning av alternativa drivmedel”.

Vägverket har av regeringen fått i uppdrag att utarbeta underlag för miljöklassning av alternativa drivmedel som helt eller delvis kan ersätta miljöklass 1 diesel. Uppdraget är uppdelat i två deluppdrag:

1. Ändrad miljöspecifikation för miljöklass 1 diesel
2. Förslag på miljöklass för alternativa drivmedel för dieselmotorer

Här återges ett utdrag ut Vägverkets sammanfattning. Utdraget avser den del av sammanfattningen som rör deluppdrag 2.

I uppdragsbeskrivningen definieras alternativa drivmedel för vägtrafikfordon i enlighet med Statens energimyndighets definition som ”drivmedel som produceras från förnybara resurser eller ur restprodukter samt att nettoutsläppen av koldioxid minskar ur ett systemperspektiv”. Vägverket finner att lösningen även bör innefatta alternativa drivmedel som inte är förnybara då dessa kan utgöra ett viktigt steg på vägen mot förnybara drivmedel. Vägverket föreslår därför att den definition av alternativa och förnybara drivmedel som används i EU:s direktiv 2003/30/EG (Biobränsledirektivet) och 2001/77/EG, där förnybara resurser för elproduktion definieras, används som definitioner för förnybara drivmedel. Med dessa utgångspunkter blir definitionerna för alternativa och förnybara drivmedel enligt följande:

- Alternativa drivmedel: alla andra drivmedel utom konventionella drivmedel (bensin och diesel). I begreppet innefattas då även fossila drivmedel som naturgas, eller syntetiska drivmedel som DME eller syntetisk diesel som baserats på naturgas.
- Förnybara drivmedel: innefattar biodrivmedel och andra förnybara drivmedel enligt definitioner nedan.
- Biodrivmedel: flytande eller gasformigt bränsle för transport, som framställs av biomassa.
- Biomassa: den biologiskt nedbrytbara delen av produkter, avfall och restprodukter från jordbruk (inklusive material av vegetabiliskt och animaliskt ursprung), skogsbruk och därmed förknippad industri, liksom den biologiskt nedbrytbara delen av industriavfall och kommunalt avfall,
- Andra förnybara drivmedel: andra förnybara bränslen än biodrivmedel som framställts från förnybara energikällor enligt definitionen i direktiv 2001/77/EG som används för transportändamål.

Definitionerna ovan har dessutom kompletterats med följande definition:

- Fossilbaserade alternativa drivmedel: alternativa drivmedel av fossilt ursprung

Deluppdrag 2 innebär att Vägverket ska komplettera Naturvårdsverkets regeringsuppdrag ”Miljöklassning av alternativa drivmedel-Författnings-

texter (2004/1354/Mk)” som redovisades till regeringen den 29 april 2004, med grundläggande prestandakrav och miljöspecifikationer som helt eller delvis kan ersätta Mk 1 diesel. Uppdraget innebär att möjliggöra miljöklassning av förnybara drivmedel och fossilbaserade alternativa drivmedel som ska ersätta diesel men som inte ryms i specifikationerna för diesel Mk 1. Exempel på bränslen som kan vara aktuella är rena syntetiska dieselbränslen (av fossila eller förnyelsebara råvaror), ren RME (FAME) eller andra bränslen såsom DME. Vägverket har med utgångspunkt i de synpunkter som framförts i remissbehandlingen av Naturvårdsverkets förslag tagit fram ett förslag som kan sägas vara ett mellanting mellan de båda alternativ som Naturvårdsverket föreslog.

De bränslen som kan komma ifråga ska vid en sammantagen bedömning ha lika eller bättre miljö- och hälsoegenskaper som diesel Mk 1. De bränslen som kan omfattas av förslaget har så skilda egenskaper att Vägverkets bedömning är att dessa inte går att inrymma i en enhetlig specifikation. Vägverket föreslår därför ett bedömningsförfarande där bränsleleverantören får ansöka om att få miljöklassa sitt bränsle i en av två miljöklasser där skillnaden ligger i att den ena utgörs till övervägande delen av till övervägande delen förnyelsebart drivmedel medan den andra utgörs av till övervägande delen fossilbaserat alternativt drivmedel.

Vägverket föreslår att två nya miljöklasser införs:

- Miljöklass alternativ: som innefattar fossilbaserade alternativa drivmedel i enlighet med definitionen ovan samt
- Miljöklass bio: innefattar förnybara drivmedel enligt definitionen ovan.

Remissinstanserna

Kammarrätten i Stockholm, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, Kommerskollegium, Statens räddningsverk, Skatteverket, Kungliga tekniska högskolan, Karolinska Institutet, Lunds tekniska högskola, Chalmers tekniska högskola, Statens jordbruksverk, Konsumentverket, Naturvårdsverket, Kemikalieinspektionen, Statens Energimyndighet, Vägverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Statens institut för kommunikationsanalys, AB Svensk Bilprovning, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenskt Näringsliv, Lantbrukarnas Riksförbund, Svenska Petroleum Institutet, AB Volvo, Agroetanol AB, Atrax AB, Bil Sweden, Bioalcohol Fuel Foundation, Bosch AB, Ecotraffic ERD3 AB, FordonsGas Sverige AB, Fortum AB, Framtidsbränslen Sverige AB, Föreningen Gröna Bilister, Karlshamns AB, Motormännens Riksförbund, Motortestcenter AB, AVL MTC, Nykomb Synergetics AB, OKQ8 AB, Oroboros AB, Perstorp AB, Preem AB, Saab Automobile AB, Scania AB, Svensk Bensinhandel, Svensk Etanolkemi AB, SEKAB, Svensk raps AB, Svenska Bioenergiföreningen, Svenska Biogasföreningen, Svenska Ekobränsle AB, Svenska lantmännen, Svenska Shell AB, Svenska Statoil AB, Volvo personvagnar AB.

Vägverkets lagförslag

Författningsförslag- Deluppdrag 2

Förslag på ändring av Lag (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränsle

Nuvarande 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 dessa, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/102/EG, 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, ändrat genom kommissionens direktiv 2003/77/EG,

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

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 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 separata tekniska enhet som typgodkännandet avser,

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

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 dessa, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/102/EG, 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, ändrat genom kommissionens direktiv 2003/77/EG,

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

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 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 separata tekniska enhet som typgodkännandet avser,

utsläpps begränsande 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 tygodkännas 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 tygodkännas separat men då endast i samband med en specificerad fordonstyp, förutsatt att ett sådant förfarande uttryckligen är tillåtet enligt något av särdirektiven, och

tung buss: buss med en totalvikt av över 3500 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 tulltaxan, 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 motorfordon, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2002/80/EG 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 fordon, senast ändrat

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 tygodkännas 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 tygodkännas separat men då endast i samband med en specificerad fordonstyp, förutsatt att ett sådant förfarande uttryckligen är tillåtet enligt något av särdirektiven, och

tung buss: buss med en totalvikt av över 3500 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 tulltaxan, 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 motorfordon, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2002/80/EG 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 fordon, senast ändrat

genom kommissionens direktiv 2001/27/EG.

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

³ EGT L 042, 23.2. 1070, s. 1 (Celex 31970L0156).

⁴ EGT L 115, 10.8.1992, s. 72 (Celex 31992L0061)

genom kommissionens direktiv 2001/27/EG.

alternativa bränslen: förnybara och fossilbaserade alternativa bränslen avsedda för motordrift som inte är motorbensin eller dieselbränsle.

förnybara bränslen: biobränsle samt sådana förnybara bränslen som framställs från förnybara energikällor enligt definitionen i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/77/EG av den 27 september 2001 om främjande av el producerad från förnybara energikällor på den inre marknaden för el.

biobränsle: flytande eller gasformigt bränsle som framställs av biomassa.

biomassa: den biologiskt nedbrytbara delen av produkter, avfall och restprodukter från jordbruk – inklusive material av vegetabiliskt och animaliskt ursprung –, skogsbruk och därmed förknippad industri, liksom den biologiskt nedbrytbara delen av industriavfall och kommunalt avfall.

fossilbaserade alternativa bränslen: bränslen som inte är förnybara.

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

³ EGT L 042, 23.2. 1070, s. 1 (Celex 31970L0156).

⁴ EGT L 115, 10.8.1992, s. 72 (Celex 31992L0061)

20 § I fråga om utsläpp av avgaser och andra föroreningar från motorfordon får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om

1. begränsning av utsläpp av avgaser och andra föroreningar från motorfordon,
2. motorfordons och motorers utrustning, hållbarhet, funktion, installation eller beskaffenhet i övrigt,
3. skyldighet att underhålla utrustning som begränsar utsläpp,
4. skyldighet att använda ett visst bränsle,
5. tillsyn och annan kontroll,
6. förfarandet i samband med typgodkännade av förslag till åtgärdsplaner,
7. ibruktagande och försäljning av fordon och motorer till dessa samt
8. förfarandet i samband med miljöklassning av bilar.

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.

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.

20 § I fråga om utsläpp av avgaser och andra föroreningar från motorfordon får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om

1. begränsning av utsläpp av avgaser och andra föroreningar från motorfordon,
2. motorfordons och motorers utrustning, hållbarhet, funktion, installation eller beskaffenhet i övrigt,
3. skyldighet att underhålla utrustning som begränsar utsläpp,
4. skyldighet att använda ett visst bränsle,
5. tillsyn och annan kontroll,
6. förfarandet i samband med typgodkännade av förslag till åtgärdsplaner,
7. ibruktagande och försäljning av fordon och motorer till dessa samt
8. förfarandet i samband med miljöklassning av bilar.

20a § I fråga om motorbränslen får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om

- 1. tillsyn och annan kontroll,*
- 2. förfarandet i samband med miljöklassning av bränslen.*

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.

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.

Alternativa bränslen avsedda för dieselmotorer indelas i de miljöklasser som anges i bilaga 4 till denna lag. Närmare bestämmelser om krav utöver de som anges i bilaga 4 till denna lag meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Bilaga 4 till Lag (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen***Miljöklass bio***

Bränsle för dieselmotor som till övervägande delen räknat på energibas utgörs av förnybara bränslen.

Miljöklass alternativ

Bränsle för dieselmotor som till övervägande delen räknat på energibas utgörs av fossilbaserade alternativa bränslen.

Grundkrav på specificerade parametrar för drivmedel som ska klassas i Miljöklass bio och Miljöklass alternativ (MK-bio och MK-alt)

Krav	Mk-bio	Mk-alt
Aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	5	5
Polycykliska aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	Inte mätbar ³	Inte mätbar ³
Svavelhalt, max.	10	10

³ Enligt Svensk Standard 15 51 16