

Lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara fordonsbränslen

Promemoria Dnr 2005/2459/Mk

Remissyttrande från Gröna Bilister

Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation, vill Gröna Bilister aktivt bidra till att minska bilismens negativa påverkan på hälsa och miljö. Utifrån detta medverkar organisationen gärna aktivt till framtagandet av styrmedel för att öka andelen biobränslen för fordonsdrift.

Gröna Bilister har tidigare inkommit med synpunkter i detta ärende, bl.a. 2003-11-20 med ”Synpunkter inför utredningen om introduktion av förnybara fordonsbränslen” samt i samband med slutbetänkandet från Utredningen om förnybara fordonsbränslen (SOU 2004:133). Yttranden finns på vår webbplats, www.gronabilister.se. Frågan om introduktion av förnybara fordonsbränslen berörs också exempelvis i våra granskningar av landets kommuner ur miljöbilsperspektiv, som likaledes finns på vår webbplats.

Generella synpunkter

Gröna Bilister är för en snabb ökning av andelen förnybara drivmedel för fordonsdrift, och menar att vi knappast kan uppnå beslutade mål utan att använda lagstiftning. Det gäller framför allt den av EU beslutade referensnivån på 5,75 procent förnybara drivmedel år 2010, räknat i energiinnehåll, som vi anser vara ett lägsta anständighetskrav. För att kunna uppnå denna nivå bör beslut fattas gällande:

- Beskattningen av bränslen och fordon bör utformas på ett sätt som gör det ekonomiskt intressant för slutkunden att välja miljöfordon och förnybara drivmedel.
- Statlig fordonsupphandling bör styra mot miljöbilar. Kravet på 50 procent miljöbilar i statliga verks inköp (höjs till 70) är positivt, men inte tillräckligt långtgående. Det bör höjas men främst breddas till att också gälla statliga bolag och verk. Dessutom bör undantaget för ”specialfordon” tas bort. Se vidare Gröna Bilisters särskilda remissvar gällande miljöbilsdefinition för 2006.

- Offentlig sektor bör systematiskt ställa krav avseende utsläpp av fossil koldioxid i all sin upphandling av transporter.
- Låginblandning är parallellt sett också en positiv åtgärd. Den ena metoden ersätter dock inte den andra eftersom man med ”rena miljöbilar” får en större delaktighet från bilisterna och snabbare teknikutveckling.
- Fordonsbeskattningen bör fullt ut vara baserad på fossila koldioxidutsläpp, vilket stimulerar miljöbilar som kan köra på förnybara drivmedel och energisnåla fordon.
- Det reducerade förmånsvärdet för miljöbilar är positivt men bör göras om så att det blir teknikneutralt och relateras till miljönyttan.
- Parkeringslagstiftningen bör skrivas om så att det entydigt blir tillåtet för kommuner att gynna miljöbilar med gratis parkering.
- Förmånsbilssystemet bör göras om eller helt läggas ned, så att det entydigt är lönsammast att välja mer miljöanpassade fordon. Staten bör ånyo göra samlade upphandlingar av miljövänlig teknik, såsom Nutek gjorde tidigare.
- Även kommuner, landsting och andra offentliga uppköpare bör uppmuntras att stimulera fram tillräckligt många köpare av miljöbilar så att efterfrågan på önskade fordon och drivmedel ökar så att det därmed blir ekonomiskt intressant att anlägga pumpar och introducera miljöbilar.
- Satsningen på pilotprojekt och forskning och utveckling kring förnybara drivmedel bör utökas, utöver de 150 miljoner som hittills är avsatta.

Dagsläget för förnybara drivmedel

Ur den gröna bilistens perspektiv är tillgängligheten på tankstationer med förnyelsebart bränsle alldeles för dålig. Gröna bilister kritiserar dessutom för att inte tanka förnyelsebart. Det är viktigt, inte minst för de bilister som tagit ett aktivt steg åt mer miljöanpassad körning, att tillgängligheten av förnyelsebart bränsle ökar. Bara 4 % av stationerna erbjuder E85. För gas är det ännu sämre! Det är detta vi skyndsamt ska åtgärda.

Lagförslag enligt promemorian

Enligt lagförslaget skall en bränslesäljare på det enskilda säljstället från och med den 1 januari 2006 tillhandahålla minst ett förnybart bränsle om säljstället under 2005 haft en försäljningsvolym överstigande 3 000 kubikmeter konventionellt bränsle. Från och med den 1 januari 2007 träffar skyldigheten säljställen med en försäljningsvolym överstigande 2 500 kubikmeter konventionellt bränsle. Från och med den 1 januari 2008 är gränsen 2 000 kubikmeter och från och med den 1 januari 2009 omfattas säljställen med en årlig försäljningsvolym överstigande 1 000 kubikmeter.

Detta tycker vi är bra eftersom det tydligt signalerar till de producenter och konsumenterna av miljöbilar, som tidigare tvekat, att en omedelbar utbyggnad av tankställen för förnybara drivmedel är att räkna med. Man skall inte underskatta nyttan av tydlig marknadskommunikation.

Lagförslaget innebär att de största tankstationerna blir varse om att omedelbart vidta de åtgärder som krävs för att kunna sälja minst ett förnybart fordonsbränsle. De flesta stationerna kommer rimligen att välja det alternativ med lägsta investeringskostnad, som ger den största försäljningsvolymen både på kort och lång sikt samt största flexibilitet att fungera för olika typer av drivmedel inklusive dagens bensin. Vilket innebär system som kan sälja etanol, E85. Lagstiftaren bör se över vilka övriga incitament som samhället kan och bör medverka till för underhåll och fortsatt utbyggnad av tankställen av biogas till personbilar, förutom de bidrag som lämnats till bland annat biogas till dags datum.

Gröna Bilister är positiva till lagstiftning för att öka tillgången och tillgängligheten till förnybara drivmedel. Vi har tidigare framfört våra åsikter gällande slutbetänkandet från utredningen om förnybara fordonsbränslen, där lagförslaget fanns med. Även i större förorter där pendling med bil är vanligt förekommande är det av betydelse att förnybara drivmedel finns tillgängliga.

Ovanstående lagförslag kan eventuellt kombineras med det förslag som kommit från BAFF och som också lyfts fram av utredningen om förnybara fordonsbränslen (SOU 2004:133), innebärande att staten tillhandahåller investeringsbidrag om förslagsvis 100 000 kronor per pump för förnybara drivmedel, men enbart för de 1000 första. Detta bidrag skulle erbjudas oljebolagen enligt de marknadsandelar de har vid årsskiftet, men om de inte anmält sitt intresse att nyttja sin andel av bidraget innan en viss tidpunkt så blir det fritt för de mer offensiva konkurrenterna att ta deras del. Med en sådan utformning stimuleras bensinbolagen att snabbt satsa på en framtidsinriktad struktur för förnybara drivmedel, som även fångar upp de regionala behoven över hela landet.

I promemorian anges att ”Dispens från skyldigheten att tillhandahålla förnybart fordonsbränsle kan ges om det finns särskilda skäl”. Skälen för att beviljas föreslås i promemorian vara:

1. bränslesäljaren i stället tillhandahåller det förnybara bränslet på ett eller flera säljställen som vid tiden för tillhandahållandet inte omfattas av skyldigheten,
2. bränslesäljaren redovisar en tidplan för när skyldigheten kan fullgöras och det inte vore ekonomiskt försvarbart att kräva ett tidigare fullgörande,
3. det på grund av omständigheter som bränslesäljaren inte råder över vore oskäligt att kräva ett fullgörande, eller
4. det annars finns synnerliga skäl.

Dessa skäl bör dock förtydligas så att man undviker en alltför omfattande och komplicerad dispenshantering.

Utöver de ovan givna huvudförslagen till lagstiftning på området, anser vi att lagstiftaren bör överväga:

- Krav på att pumpar ska vara bränsleflexibla så att de kan sälja alla bränsleblandningar, exempelvis etanol/bensin . Vi gör här en annan bedömning än utredningen och promemorian, som har funnit att ”nackdelarna överväger” med bränsleflexibla pumpar eftersom dessa pumpar kostar lika mycket som en vanlig pump som kan leverera olika oktantal men erbjuder en mycket flexibel plattform för framtiden vilket förenklar och förbilligar framtida introduktioner av olika blandningar beroende på bilföretags och konsumenters önskemål.
- Krav på en successiv ökning av andelen biogas i all fordonsgas. Vi gör här en annan bedömning än utredningen och promemorian, vars föreslagna mekanism inte stimulerar en stegvis ökning av andelen biogas.
- En årlig kontrollstation med redovisningskrav och tydliga sanktioner om man inte följer denna progressiva lagstiftning. .

Stockholm den 4 maj 2005

För Gröna Bilister

Jakob Lagercrantz
Ordförande