



Uppsala den 30 november

Regeringen  
Miljödepartementet  
103 33 Stockholm

## Remissvar från Gröna Bilister: Översyn av de svenska reglerna för motorbränslen och motorfordons avgasrening

### Sammanfattning

Gröna Bilister är mycket positiva till att det nu görs en översyn av svensk lagstiftning och reglering av motorfordons avgasrening och motorbränslen, som idag är svåröverskådliga, delvis föråldrade och i vissa stycken troligen i strid med direktverkande EU-direktiv. Förslagen från Transportstyrelsen är huvudsakligen positiva och rimliga. Särskilt viktigt och positivt är:

- Att Miljöklass 1 diesel fortsatt skattemässigt gynnas jämfört med Europadiesel
- Att miljöklassningen av fordon får en annan terminologi, så att det inte kan förväxlas med miljöbilsdefinitionen
- Förändrad lagtext gällande biodieseliblandning i fossil diesel

Dock föreslår vi följande förändringar jämfört med förslaget:

- En förändring av lagstiftningen så att bensen ska innehålla tio procent etanol, i andra hand tillåts innehålla tio procent etanol
- En förändring av lagstiftningen så att fossil diesel ska innehålla sju procent FAME och tillåts innehålla mer än så
- Ett lagkrav på bränslebolagen att uppfylla EU-direktivets krav på minskad klimatpåverkan på bolagsnivå
- Hållbarhetskrav även på fossila drivmedel, i linje med de krav som införs för biodrivmedel

Vi uppmanar vidare regeringen att säkerställa att Transportstyrelsen framgent balanserar den i detta arbete ensidiga kontakten med bränslebolag och deras intresseorgan med informationsutbyte med miljö- och hälsoskyddsaktörer.

## Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till utformningen av regler, förordningar och tekniska specifikationer som bidrar till en omställning av transportsystemet i hållbar riktning. Gröna Bilister betonar regelverkets betydelse för att uppnå de för oss och för samhället mer generellt prioriterade miljö-, trafiksäkerhets-, tillgänglighets- och jämställdhetsmålen.

Vår utgångspunkt skiljer sig från andra, mer traditionella bilistorganisationer i det att vi menar att flertalet bilister är positiva till bilen och den frihet den ger, men starkt negativa till den nuvarande bilismens höga miljö-, hälso- och klimatpåverkan. Därmed ser vi generellt sett positivt på förslag om skärpningar av lagstiftning och regleringar kring fordon och fordonsbränslen ur dessa aspekter.

Vi har såväl i tidigare remissvar som i flera egna skrifter gett omfattande förslag på hur framtida lagstiftning och regleringar av fordon och fordonsbränslen bör utformas. Dessa återfinns på vår webbplats. I detta remissvar fokuserar vi enbart på de delar som är relevanta utifrån regeringens uppdrag till Transportstyrelsen, och följer upplägget och rubriksättningen i myndighetens förslag.

## Övergripande inriktning

Transportstyrelsen har av regeringen fått i uppdrag att genomföra en översyn av de svenska reglerna för motorbränslen och motorfordons avgasrening samt dels ta fram underlag för hur bestämmelserna kan anpassas till nya EG-bestämmelser på området, dels föreslå hur regelverket kan förenklas och göras mer överskådligt.

Den svenska lagstiftningen om motorbränslen och motorfordons avgasrening består idag av lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening samt förordningen (1985:838) om motorbränslen. Enligt Transportstyrelsens förslag bör lagen delas i en lag om motorbränslen och en lag om motorfordons avgasrening. Transportstyrelsen föreslår vidare att miljöklassning blir euroklassning från och med euro 5 för lätta bilar och euro 6 för tunga bilar.

De EG-bestämmelser som ska införas i nationell rätt är bl.a. Euro VI-förordningen, CO<sub>2</sub>-förordningen, hållbarhetskriterier för alla motorbränslen, bränslekvalitetsdirektivet, minska växthusgasutsläppen under motorbränslenas livscykel.

I uppdraget ingår också att göra en översyn av den svenska miljöklassningen av motorbränslen, särskilt miljöklass 1 diesel.

## Övergripande synpunkter

Gröna Bilister är mycket positiva till att det nu görs en översyn av svensk lagstiftning och reglering av motorfordons avgasrening och motorbränslen, som idag är svåröverskådliga, delvis föråldrade och i vissa stycken troligen i strid med direktverkande EU-direktiv.

Vi menar dock att Transportstyrelsen intar en alltför passiv hållning när man som övergripande slutsats konstaterar att ”All utveckling av bestämmelser om motorfordons bränslen och utsläpp av avgaser och andra föroreningar sker idag inom Europeiska gemenskaperna (EG).” Genom att EU:s regler i hög grad är tillåtlighetsbestämmelser, finns ett betydande utrymme att agera nationellt. Vi önskar att regeringen snarast:

- Fastslår att bensin ska innehålla 10 procent etanol, vilket EU alltså numera tillåter men inte kräver
- Fastslår att fossil diesel ska innehålla 7 procent FAME, vilket EU likaledes tillåter men inte kräver
- Ställer hållbarhetskrav på fossila drivmedel i linje med de hållbarhetskrav som EU nyligen slagit fast för förnybara drivmedel
- Inför ekonomisk stimulans eller lagstiftning gällande kväverening för dieselfordon
- Inför ekonomisk stimulans eller lagstiftning gällande partikelfilter för dieseldrivna lätta transportfordon

### **Arbetsformer och genomförande**

Vi är kritiska till hur Transportstyrelsen valt att utföra sitt uppdrag, med ”diskussioner med Svenska Petroleum Institutet (SPI) samt vissa bränsleleverantörer i de delar som rör bränslekvalitetsdirektivet”, samt ”För diskussion om miljöklassning av bränslen har Transportstyrelsen hållit möten med Statoil, Preem och Shell”, men utan samråde med t.ex. miljö- eller hälsoskyddsföreträdare (frånsett en inledande öppen hearing). Därmed tycks man ha utgått mer ifrån vad branschen önskar än vad naturen tål.

Då Transportstyrelsen är en ny myndighet ser vi det som särskilt angeläget att påpeka detta, så en så sned kontaktyta mot samhället inte permanentas.

### **Miljöklassning av fordon**

Sedan åtskilliga år finns en miljöklassning av fordon, som till tider legat till grund för olika typer av statliga förmåner. Idag uppfyller snart sagt alla fordon Miljöklass 2005 och klassningen är därmed inte särskilt relevant ur konsumentupplysningsperspektiv, och inte heller möjlig att ha som grund för nationell eller lokal stimulans.

Däremot har vi noterat att mindre nogräknade aktörer i bilbranschen ibland använder miljöklassningen i sin marknadsföring på ett sätt som påminner om miljöbilsklassningen. Också Transportstyrelsen anger i sitt förslag att det finns en förväxlingsrisk mellan de båda systemen, samtidigt som de slår fast att miljöklassningen idag innehåller ”mycket mer än avgaskravnivån, bland annat OBD, hållbarhetskrav, prov vid kalltemperatur, avdunstningsprov och bränsleförbrukningsprov. Miljöklassningen är därför inte ett rättvisade system för att särskilja motorfordons emissionsprestanda.”

Utifrån detta är vi positiva till förslaget att klassificera bilar efter avgastypgodkännande enligt EG-bestämmelser, från Euro 5 för lätta bilar och Euro VI för tunga bilar. Däremot är vi skeptiska till tilläggsförslaget att ”Euroklassningen bör också kompletteras med klassificering av hybridfordon, elfordon och laddhybridfordon där så är tillämpligt.” Detta då vi menar att det intressanta ur såväl konsument- som miljöperspektiv inte är vilken teknisk lösning tillverkaren valt för att nå en viss utsläppsnivå, utan vilken nivå man uppnått. Vidare ser vi att alltför många fordon i framtiden är s.k. ”lätthybrider”, ”mildhybrider”, ”mikrohybrider”, förses med ”start-stoppteknik” etc., innebärande att skiljelinjen mellan hybridfordon och andra fordon är

grannlaga och inte bör regleras i lag.

## En ny bränslelagstiftning

Transportstyrelsen föreslår att lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen (LMA) upphävs för att ersättas av två nya lagar: lagen om motorfordons avgasrening och lagen om motorbränslen (LMB). Vidare föreslås att dagens förordning (1985:838) om motorbränslen upphävs och ersätts med en ny förordning om motorbränslen (nya FMB), vilket både skulle innefatta en omarbetning av denna till en struktur som mer liknar fordonsförordningen (2009:211) och en inarbetning av nödvändiga krav från bränslekvalitetsdirektivet.

Vi är positiva till dessa förslag och överlåter åt regeringen att avgöra om de förändringar vi föreslår i detta dokument bäst införs i dessa nya lagtexter eller som separata beslut.

## De svenska miljöklasserna för bränslen

Transportstyrelsen anger att ”Till skillnad från miljöklassning av fordon är begreppet miljöklassning av motorbränslen fortfarande ett bra uttryck för vad det handlar om – en klassificering av motorbränslets miljöpåverkan.” Vi delar denna inställning, dock med den skillnaden att begrepp som ”Miljöklass ett” kan innebära att man felaktigt ges bilden att bränslet är det miljömässigt bästa valet, vilket aldrig är fallet för de fossila drivmedlen. Därför önskar vi att det i den framtida miljöklassningen av drivmedel läggs till orden ”fossil” för drivmedel som till övervägande del är fossila respektive ”förnybar” för drivmedel som till övervägande del är förnybara.

Transportstyrelsen har särskilt granskat frågan om svensk diesel av miljöklass 1 (Mk1) fortsatt bör vara skattemässigt gynnad jämfört med dieselkvalitet som används i resten av Europa (Europadiesel). Myndigheten konstaterar att Mk1 ger lägre halter av aromatiska kolväten och polycykliska aromatiska kolväten, så att den ”ger signifikant mindre negativ hälsopåverkan vid drift av fordon som saknar partikelfilter och avancerad reningsutrustning”.

Transportstyrelsen slår också fast att fordon med begränsad eller ingen rening av partiklar fortfarande står för en betydande del av fordonsparken, framför allt när det gäller tunga fordon och mobila maskiner, ”Om man tittar på dieselanvändningen, går fortfarande cirka tre fjärdedelar till dessa otillräckligt renade fordon. Det tar tid att ställa om fordonsparken till sådana som renar utsläppen så pass bra att skillnaden mellan Mk 1-diesel och Europadiesel är försumbar.” Därutöver anger myndigheten att ”det är ganska tydligt i de flesta studier att CO<sub>2</sub>-utsläppen ifrån fordonet generellt blir lägre vid drift med Mk 1-diesel, åtminstone för tunga fordon.”

Myndigheten slår fast att någon förändring i beskattningshänseende inte är lämplig, med tre huvudargument:

1. Den största andelen av de fordon som drivs med diesel i Sverige uppfyller inga höga emissionskrav eller saknar helt krav, det vill säga få fordon har avgasefterbehandling.
2. I Sverige används samma dieselkvalitet året om. En övergång till Europadiesel skulle kräva minst två, troligen tre, dieselkvaliteter: sommar, vinter och kall vinter. Det finns indikationer på att bränsleleverantörernas logistik inte utan stora modifieringar klarar en sådan omställning.

3. I Sverige används endast en enda dieselkvalitet till alla dieseldrivna motorer utom större fartygsmotorer, vilket ger fördelar både för miljö och för hälsa. Bland annat är utsläppen av polycykliska aromatiska kolväten och aromatiska kolväten högre vid drift med Europadiesel jämfört med miljöklass 1 diesel. På nyare motorer med krav på lägre avgasutsläpp och avgasefterbehandling blir skillnaden mindre.

Vi instämmer helt i detta och tillbakavisar de partsinlagor som, ofta med ett ensidigt fokus på nya personbilar med partikelfilter, vill få det att framstå som att skillnaden mellan de båda dieselkvaliteterna är försumbar. Frågan om dieselbeskattningen har varit mer eller mindre permanent på riksdagens och regeringens bord, liksom hos åtskilliga utredningar, de senaste åren, och vi förväntar oss att regeringen nu markerar att den nu inte kommer att vidare diskuteras politiskt under överskådlig tid, utifrån Transportstyrelsens tydliga slutsats att en förändring först är relevant när dieselfordonsflottan i grunden förändrats, vilket förväntas ta i storleksordningen tio år. Därmed kan den osäkerhet som rått, och som varit till men för hela sektorn, läggas bi.

Det innebär också att vi avvisar styrelsens propåer om en särskild utredning av klimatpåverkan i produktionsledet för de båda dieselslagen; skillnaden i hälsopåverkan är så omfattande och så tydlig till Mk1-dieseln fördel att en sådan offentlig utredning inte är relevant i nuläget. Däremot står det naturligtvis bränslemarknadens parter fritt att presentera sådant material.

På samma sätt avvisar vi Transportstyrelsens förslag att utreda ”att konkurrensen på fordonbränslemarknaden idag har en viss skevhet genom att det är få som producerar Mk 1-diesel”. Det finns inget som i grunden hindrar andra aktörer än dagens att börja tillverka Mk1-diesel, och ett av de bolag som mest högljutt agerar för att förändra beskattningen har en begränsad egen Mk1-tillverkning som de kan utöka om de så önskar. Därutöver kan de bolag som eventuellt anser att det föreligger någon form av konkurrensbegränsning på Mk1-marknaden anmäla frågan till Konkurrensverket och då få en saklig prövning av den myndighet som ansvarar för konkurrensfrågor, istället för en utredning i frågan, med stor oklarhet hur slutsatserna tänks användas.

Vi beklagar däremot att Transportstyrelsen endast funnit skäl eller mandat att granska om beskattningen av Mk3-diesel bör sänkas, dvs. i praktiken om miljö- och hälsokraven bör sänkas, men inte granskat hur dieseln klimat-, miljö- och hälsoegenskaper kan förbättras genom en ökad låginblandning av biodiesel (FAME).

## **Ny EG-lagstiftning om utsläpp från motorfordon**

Transportstyrelsen föreslår att Sverige avvaktar med att göra några justeringar av lagstiftningen till följd CO2-förordningen, som till stor del är direktverkande men också har delar som ska formuleras som nationell lag. Medlemsstaterna ska bl.a. utse en myndighet som ska ansvara för ”att samla in och meddela övervakningsuppgifter i enlighet med CO2-förordningen”.

Transportstyrelsen föreslår sig själva för detta uppdrag, då man redan rapporterar motsvarande data till EG-kommissionen. Gröna Bilister ställer sig bakom detta.

## **Bränslekvalitetsdirektivet**

EU:s bränslekvalitetsdirektiv anger att medlemsstaterna ska se till att leverantörerna av

motorbränslen minskar växthusgasutsläppen under de levererade bränslenas livscykel med 10 procent till 2020, varav 6 procent hänförs till bränslet och 4 procent ska ske genom bland annat leveranser av energi och genom Kyotoprotokollets mekanismer. För bränslets mål på 6 procent finns det två delmål: på 2 procent till 2014 och 4 procent till 2017.

Transportstyrelsen ger den uppseendeväckande rekommendationen att detta krav på bränsleleverantörernas inte ska regleras i lag, då det anges vara ”inte lätt” och branschen anges inte behöva regleras, ”Av de diskussioner som Transportstyrelsen haft med leverantörer av motorbränslen framgår att de är medvetna om bränslekvalitetsdirektivets mål. De tar sitt ansvar och är övertygade om att de kommer att uppfylla målet”

Vi avvisar med skärpa myndighetens förslag till att inte lagstifta om bränslebolagens ansvar att minska sin samlade klimatpåverkan, och finner båda de bevekelsegrunder styrelsen presenterar svaga:

1. Transportstyrelsen har själva redogjort för hur regleringen kan utformas; ”en lag på att leverantörer av motorbränsle ska minska sina växthusgasutsläpp. Och kraven skulle kunna kompletteras av detaljerad reglering om rapportering från leverantörerna och om hur en myndighet ska utöva tillsyn för att säkerställa att målen kommer att uppfyllas. Det som är möjligt är att uppskatta om leverantören kommer att nå målet. Bestämmelserna bör även innehålla sanktioner mot de leverantörer som inte klarar att nå målet.”
2. På många områden, bl.a. gällande fordonsindustrins CO<sub>2</sub>-utsläpp, har vi sett hur branschen frivilligt åtagit sig omfattande utsläppsminskningar och därmed undvikit lagstiftning. När det står klart att målen inte nås, har flera år gått och utsläppen ligger väsentligt högre än de annars skulle gjort. Om industrin är övertygad om att de klarar kraven bör det inte vara en alltför stor börda för dem att få dessa krav formulerade som lag, givetvis med inriktningen att minimera den administrativa bördan.

Om regeringen trots detta väljer att inte införa bränslekvalitetsdirektivet i denna del i svensk lagstiftning, bör åtminstone den avstämning som myndigheten föreslår ske betydligt tidigare än 2014, för att inte år 2014 finna att det första av EU specificerade delmålet inte uppnås. Inte heller är det rimligt att 2014 ”överväga” reglering ”om det då visar sig att leverantörerna inte klarar av att uppfylla målet om minskade växthusgasutsläpp”; i det fall sådan reglering inte införs nu ska den absolut finnas klar att införa när (om) det framgår att bränslebolagen inte uppnår delmålet.

I EU:s bränslekvalitetsdirektiv anges vidare att varje medlemsland får tillåta högre halter av fettsyrametylester (FAME) i dieselbränsle än de 7 procent som specifikationen i direktivet anger. Transportstyrelsen anger att ”denna möjlighet bör tas tillvara så att dieselbränsle med en större andel FAME inte hindras från att nå marknaden”, och föreslår att det säkerställs genom att en fotnot till specifikationerna för dieselbränsle i lagen om motorbränslen anger att det är tillåtet med en högre FAME-halt. Vi är positiva till en sådan skrivning, men vill komplettera den med tydliga incitament att faktiskt höja nivån bortom dessa 7 procent. Regeringen bör separat återkomma med förslag på sådana.

Beträffande tillsyn av bestämmelserna om hållbarhetskriterier och utpekande av tillsynsmyndighet delar vi Transportstyrelsens inriktning att en samordning bör ske med Energimyndighetens uppdrag gällande just hållbarhetskriterier. Vidare bör regeringen klargöra i

vad mån man anser sig kunna ställa mer långtgående och/eller snabbare införda hållbarhetskrav än EU som helhet, och formulera dessa i förslag till lagstiftning. Regeringen bör också tydliggöra att hållbarhetskraven för biodrivmedel så vitt möjligt också gäller för fossila drivmedel; gällande arbetsvillkor, produktionsförhållanden etc. finns det ingen anledning att ha högre krav på biodrivmedlen, medan det givetvis inte är möjligt att ställa samma krav på låg klimatpåverkan på fossila drivmedel som på biobränslen.

## **Avslutande kommentar**

Gröna Bilister tackar för möjligheten att få ge synpunkter på denna skrivelse och står till berörda parter fulla disposition för utveckling och fördjupning av ovanstående förslag till förändringar gentemot det av Transportstyrelsen framförda förslaget.

*För Gröna Bilister*

Mattias Goldmann