

Låginblandning av FAME i diesel för fordonsdrift

Remissvar från Gröna Bilister på Vägverkets förslag

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 att ta fram styrmedel som bidrar till en minskad miljöbelastning från personbilstrafiken.

Gröna Bilister har i andra sammanhang lämnat förslag gällande andra styrmedel för miljövänligare bilism. Dessa remissvar och yttranden finns publicerade på vår webbplats, www.gronabilister.se.

Övergripande: Hur utöka andelen förnybara bränslen?

EU har beslutat att 5,75 procent av allt fordonsbränsle år 2010 ska utgöras av förnybara bränslen. Sverige har angivit att vi avser att efterleva målet på nationell nivå. För att nå denna nivå bör Sverige arbeta med två parallella strategier:

- 1. Förnybara bränslen i högkoncentrerad form.** Fram till år 2010 innebär detta framför allt biogas och etanol (E85), men vissa volymer av andra bränslen är också aktuella, främst RME och syntetisk diesel. I dagsläget står de högkoncentrerade bränslena för en mindre del av den totala användningen av förnybara bränslen, men volymen ökar snabbt och de högkoncentrerade biobränslena innebär en positiv beteendeförändring som inte låginblandningen ger.
- 2. Låginblandning av förnybara drivmedel i de fossila bränslena.** Under ett antal år framöver domineras marknaden fortsatt av fossila bränslen, varför det är angeläget att förbättra miljöprestanda hos detta. De volymer som detta snabbt kan ge är inte enbart angelägna ur växthussynpunkt utan kan också bidra till att snabbt skapa efterfrågan och därmed verka prispressande för bränslena i högkoncentrerad form. Fem procent av nästan all 95-oktanig bensin är redan i dag etanol. Denna andel bör utökas till minst tio procent, vilket förutsätter ändrad EU-lagstiftning, och ske även i bensin av typ 96 och 98 oktan, vilket kan ske med nationellt beslut. Vätgas tillverkad från förnybara råvaror (t.ex. elektrolys av vatten) bör låginblandas i fossil naturgas (s.k. Hythane, åtta procents inblandning kan ske utan motorjusteringar och med bättre prestanda). Diesel bör iblandas minst fem procent förnybara drivmedel, främst FAME eller syntetisk diesel tillverkad av biogas (s.k. BioPar).

Vägverkets uppdrag

Vägverkets uppdrag är avgränsat till att granska låginblandning av FAME i diesel och utgångspunkt har varit betänkandet om introduktion av förnybara drivmedel (SOU 2004:133), där en femprocentig inblandning av FAME föreslås. Vägverket har också i uppgift att föreslå en miljöklassning av detta bränsle. Vägverket har parallellt arbetat med förslag till ny miljöklassning av diesel (se separat remissvar från Gröna Bilister).

Vi finner att Vägverket har levt upp till sitt uppdrag och ställer oss bakom den tolkning de gjort som innebär att också låginblandning av andra förnybara drivmedel än FAME omfattas.

Vi menar att uppdraget bör kompletteras med följande regeringsuppdrag till Vägverket:

- En nationell strategi för att öka andelen etanol i bensin 95 oktan.
- Underlag för regeringsbeslut om låginblandning av etanol i bensin 96 och 98 oktan,
- Underlag för regeringsbeslut om successiv ökning av biogas i alla fordonsgas, med målet att helt fasa ut den fossila naturgasen som fordonbränsle.
- Underlag för regeringsbeslut om successiv infasning av förnybart framställt vätgas som låginblandning i fordonsgas, främst befintlig naturgas då miljövinsten är störst på detta område.

Vägverkets förslag

Vägverket förordar en förändrad specifikation för miljöklassning för diesel av miljöklass 1, så att en låginblandning av FAME inryms, liksom låginblandning av andra förnybara drivmedel, såsom BioPar tillverkad från biogas. Genom att begränsa låginblandningen till fem procent överensstämmer klassningen med Europas förhärskande standard, som tillåter fem procents inblandning.

Vägverket bedömer att ingen särskild skattemässig stimulans behövs för att gynna låginblandning av FAME, men de båda komponenterna bör beskattas var för sig.

Konsekvenser för miljö och hälsa

Om fem procent låginblandning av FAME sker i all diesel, motsvarar det 1,8 procent av den totala fordonbränsleförsäljningen på den svenska marknaden, räknat på energibas. Ingen exakt beräkning av klimatpåverkan har gjorts, men vi bedömer de minskade koldioxidutsläppen till följd av förslaget till i storleksordningen 1-1,5 procent av vägtrafikens utsläpp. Därmed är åtgärden i linje med såväl EU:s bibränsledirektiv som det svenska koldioxidmålet för transportsektorn.

Vägverkets beräkningar visar att övriga hälso- och miljöpåverkande utsläpp knappast påverkas, möjligen med undantag för kväveoxidutsläppen som kan komma att ökas något. Detta stärker vår bedömning att regeringen och EU i annat sammanhang bör återkomma med skärpta förslag om högsta tillåtna utsläpp av kväveoxider från dieslbilar, samt att regeringen i sin miljöbilsdefinition bör sätta ett lägre tak för utsläpp av kväveoxider än man

hittills gjort. På sikt bör utsläppsnivåerna för kväveoxider, liksom för andra ämnen, vara teknikneutrala.

Vår bedömning

Vi ställer oss bakom Vägverkets förslag till att förändrad miljöklassning också ska tillåta inblandning av andra förnybara drivmedel än endast FAME. Motsvarande utsläppsberäkningar som gjorts för FAME bör dock göras för vart och ett av dessa tilltänkta bränslen, i den koncentrationsnivå som föreslås.

Dagens miljöklassning av diesel tillåter ungefär två procents inblandning av FAME, begränsat av destillationsvärdet T95. Den tillåtna volymen uppnåddes dock inte, utan FAME-inblandningen har varit en marginell företeelse, i stark kontrast till låginblandningen av etanol som bensinbolagen genomfört snabbt och med stor ekonomisk vinning. Detta beror till stor del på att en liter etanol före skatt och tull inhandlas för priser kring 2,50 kr/liter, medan RME betingar ett pris på minst det dubbla och därmed inte ger någon tydlig ekonomisk vinning för aktörerna.

Utifrån detta är vi tveksamma till om en förändrad miljöklassning som tillåter fem procent inblandning av förnybara drivmedel verkligen kommer att ge denna inblandning om inte ytterligare ekonomiska eller lagmässiga incitament tillkommer. Därutöver menar vi att det i grunden är feltänkt att en ny miljöklassning av diesel ska *tillåta* låginblandning av FAME och andra förnybara drivmedel. Högsta miljöklass för diesel bör istället *kräva* en viss andel förnybara drivmedel, som successivt bör ökas tills det fossila bränslet är utfasat.

Miljöklassningen av diesel bör också utformas så att den inte utesluter extremt ren och lätt syntetisk diesel, vilket har varit ett orosmoment från någon av tillverkarna av dessa drivmedel. Regeringen bör granska om densitetsintervallet för diesel miljöklass ett behöver förändras för att möjliggöra denna inblandning.

De största klimatvinsterna och det största bidraget till att uppfylla av EU och regering fastställda mål uppnås genom en låginblandning högre än fem procent. Vägverkets rapportering visar också att högre nivåer än fem procent är såväl tekniskt möjliga som miljö- och hälsomässigt godtagbara. Utifrån detta menar vi att regeringen inte passivt bör godta EU:s nuvarande tak på fem procents inblandning av förnybara drivmedel i de fossila, utan driva att EU ska tillåta en högre nivå av såväl etanol i bensin som FAME och BioPar i diesel.

Stockholm den 2 oktober 2005

För Gröna Bilister

Mattias Goldmann