



## Miljöklassning av alternativa motorbränslen m.m.

---

### Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2005/06:181 Miljöklassning av alternativa motorbränslen, m.m. samt tre följdmotioner med sammanlagt tolv yrkanden.

I propositionen 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. Vidare föreslås mindre ändringar i de befintliga specifikationerna för alkylatbensin och dieselbränsle. Ändringen avseende alkylatbensin innebär att hanteringen av detta bränsle underlättas, vilket avser främja en ökad användning. Avseende dieselbränsle innebär ändringen att det blir möjligt att öka inblandningen av förnybara fettsyrametyl-estrar i dieselbränslet. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2006. Utskottet föreslår med bl.a. bifall till ett motionsyrkande (mp) att riksdagen med vissa ändringar antar lagförslagen. Övriga 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 .....	6
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	7
Utskottets överväganden .....	8
Miljöklassning av alternativa motorbränslen .....	8
Ändrade specifikationer för alkylatbensin och dieselbränsle .....	10
Övriga frågor .....	14
Reservationer .....	17
1. Kraven för miljöklass 1-diesel, punkt 4 (c) .....	17
2. Kraven för miljöklass 1-diesel, punkt 4 (mp) .....	17
3. Kraven för miljöklass 2-diesel, punkt 5 (c) .....	18
4. Miljö- och hälsoegenskaper, punkt 7 (m, fp, kd, c) .....	18
5. Miljö- och hälsoegenskaper, punkt 7 (mp) .....	19
6. Kostnader för klassificeringsförfarandet m.m., punkt 8 (fp, kd) .....	19
7. Kostnader för klassificeringsförfarandet m.m., punkt 8 (c) .....	20
8. Beskattning av drivmedel, punkt 9 (mp) .....	20
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	22
Propositionen .....	22
Följdmotioner .....	22
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag .....	24

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Specifikationen för dieselbränsle

Riksdagen antar bilaga 3 i regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen med den ändringen att i not b orden ”Enligt Svensk Standard SS 155116, utgåva 1.” byts ut mot ”Enligt Svensk Standard SS 155116, utgåva 1, före inblandning av fettsyrametylestrar.” Därmed bifaller riksdagen delvis proposition 2005/06:181 i denna del och avslår motion 2005/06:MJ54 yrkandena 2 och 4.

## 2. Miljöklassning av alternativa motorbränslen m.m.

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 med de ändringarna

dels att i 2 § orden ”alternativt motorbränsle: för motordrift avsett motorbränsle som inte är motorbensin eller dieselbränsle.” skall bytas ut mot ”alternativt motorbränsle: för motordrift avsett motorbränsle som inte är motorbensin eller dieselbränsle som till övervägande del har sitt ursprung i råolja.”,

dels att i bilaga 5 rubriken till specifikation 1 skall lyda ”Specifikation 1 (FAME-fettsyrametylestrar)”,

dels att i bilaga 5 specifikation 1 ordet ”Cetantal” byts ut mot ”Cetantal, lägst” och i not b orden ”Enligt standardiserad metod för bestämning av oxidationsstabilitet hos bensin.” byts ut mot ”Enligt standardiserad metod för bestämning av oxidationsstabilitet hos bränslet.”,

dels att i bilaga 5 specifikation 2 orden ”Torrhalt vid 100° C, milligram per kilogram” byts ut mot ”torrhalt vid 100° C, högst milligram per kilogram”, talet 10 på sista raden utgår och orden ”Cetanförbättringsmedel, högst masshalt procent” byts ut mot ”Ett bränsle som uppfyller ovanstående krav får spädas med cetanförbättringsmedel, om spädningen uppgår till högst 10 massprocent av det ospädda bränslet. Därutöver får denaturerings- och färgämnen tillsättas.” Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:MJ55 yrkande 3 och bifaller delvis proposition 2005/06:181 i denna del.

## 3. Lagen om skatt på energi

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:181 i denna del.

**4. Kraven för miljöklass 1-diesel**

Riksdagen avslår motionerna 2005/06: MJ55 yrkande 4 och 2005/06: MJ56 yrkande 1.

*Reservation 1 (c)*

*Reservation 2 (mp)*

**5. Kraven för miljöklass 2-diesel**

Riksdagen avslår motion 2005/06: MJ56 yrkande 2.

*Reservation 3 (c)*

**6. Likvärdiga regler**

Riksdagen avslår motion 2005/06: MJ54 yrkande 3.

**7. Miljö- och hälsoegenskaper**

Riksdagen avslår motionerna 2005/06: MJ54 yrkande 1 och 2005/06: MJ55 yrkande 1.

*Reservation 4 (m, fp, kd, c)*

*Reservation 5 (mp)*

**8. Kostnader för klassificeringsförfarandet m.m.**

Riksdagen avslår motionerna 2005/06: MJ54 yrkande 5 och 2005/06: MJ56 yrkande 3.

*Reservation 6 (fp, kd)*

*Reservation 7 (c)*

**9. Beskattning av drivmedel**

Riksdagen avslår motion 2005/06: MJ55 yrkande 2.

*Reservation 8 (mp)*

Stockholm den 16 maj 2006

På miljö- och jordbruksutskottets vägnar

*Catharina Elmsäter-Svärd*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Catharina Elmsäter-Svärd (m), Åsa Domeij (mp), Sinikka Bohlin (s), Alf Eriksson (s), Rune Berglund (s), Rolf Lindén (s), Sven Gunnar Persson (kd), Christina Axelsson (s), Lars Lindblad (m), Carina Ohlsson (s), Jan Andersson (c), Jan-Olof Larsson (s), Bengt-Anders Johansson (m), Christin Hagberg (s), Anita Brodén (fp), Sven-Erik Sjöstrand (v) och Marie Wahlgren (fp).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2005/06:181 Miljöklassning av alternativa motorbränslen, m.m. samt tre följdmotioner med sammanlagt tolv yrkanden. I propositionen 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. Vidare föreslås mindre ändringar i de befintliga specifikationerna för alkylatbensin och dieselbränsle.

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. 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, 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 antas. Förslagen i denna proposition avseende nya miljöklasser för alternativa motorbränslen rör skatteområdet, och enligt artikel 10.4 i direktiv 98/34/EG behöver inte direktivets regler om frysningsperiod tillämpas på tekniska specifikationer som hänger samman med skattemässiga eller finansiella åtgärder som påverkar konsumtionen av produkterna genom att främja efterlevnaden av dessa tekniska specifikationer. Europeiska kommissionen avgör om dessa regler skall tillämpas eller inte.

Förslagen har granskats av Lagrådet i de delar som avser ändringarna i paragraferna samt införandet av de nya bilagorna 4 och 5. Lagrådet har inte haft något i sak att invända mot dessa förslag. De föreslagna ändringarna i bilagorna 2 och 3 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen är av mindre ingripande teknisk karaktär, och regeringen bedömer att de inte är av den beskaffenheten att Lagrådet behöver höras.

Miljö- och jordbruksutskottet har under beredningen av detta ärende uppmärksammat på att lagtext och tekniska specifikationer som föreslås i propositionen i några avseenden inte är utformade på ett helt tillfredsställande sätt. Med anledning härav föreslår utskottet vissa justeringar av regeringens förslag. I ärendet har inkommit en skrivelse angående definitionen av alternativa motorbränslen.

En förteckning över samtliga behandlade förslag återfinns i *bilaga 1*. Regeringens lagförslag återges i *bilaga 2*.

## Bakgrund

### *Nationella mål för förnybara fordonsbränslen*

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 skedde mot bakgrund av den referensnivå för förnybara bränslen på 2 % för år 2005 och 5,75 % för år 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, 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 år 2005.

I budgetpropositionen för år 2005 föreslog regeringen ett nationellt mål om 3 % förnybara fordonsbränslen beräknat som andel av den totala energianvändningen inom transportsektorn, baserat på bränslenas energinnehåll. 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 % av drivmedlen år 2010 skall utgöras av icke-fossila bränslen. Riksdagen har godkänt målet (bet. 2005/06:TU6, rskr. 2005/06:134).

### *Miljöklassning av alternativa motorbränslen*

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. Rapporten remitterades under hösten 2005. Remissvaren finns samlade i Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet (M2005/3532/Mk). Vägverket har under den fortsatta beredningen kommit in med kompletterande uppgifter avseende miljöspecifikationerna (Regeringskansliets dnr M2006/695/R).

### *Ändrade specifikationer för alkylatbensin och dieselbränsle*

Regeringen fick år 2004 in en skrivelse från Svenska Petroleum Institutet med en begäran om ändring av specifikationen för alkylatbensin. Förslaget remitterades under hösten 2004. Remissvaren finns tillgängliga i Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet (dnr M2004/1065/Mk).

I Vägverkets rapport den 30 maj 2005 redovisades också ett förslag till ändring av den befintliga specifikationen för dieselbränsle i syfte att möjliggöra en ökad inblandning av fettsyrametylestrar i konventionellt dieselbränsle. Det förslaget remitterades tillsammans med förslaget om miljöklassning. Remissvaren avseende denna del av rapporten finns tillgängliga i Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet (M2005/3531/Mk).

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen 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 men som kan ersätta bensin eller diesel kan på samma sätt som i dag beskattas som bensin eller diesel som inte är miljöklassad.

Vidare föreslås mindre ändringar i de befintliga specifikationerna för alkylatbensin och dieselbränsle. Ändringen avseende alkylatbensin innebär att hanteringen av detta bränsle underlättas, vilket avser främja en ökad användning. Avseende dieselbränsle innebär ändringen att det blir möjligt att öka inblandningen av förnybara fettsyrametylestrar i dieselbränslet.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2006.

# Utskottets överväganden

## Miljöklassning av alternativa motorbränslen

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet tillstyrker regeringens lagförslag med vissa ändringar såvitt avser bl.a. definitionen av alternativa motorbränslen. Därmed tillstyrks även ett motionsyrkande (mp).

### *Propositionen*

Regeringen föreslår att det 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. Vidare föreslår regeringen att lagen (1994:1776) om skatt på energi ändras så att alternativa motorbränslen som uppfyller kraven kan beskattas som miljöklass 1-bränslen.

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.

### *Motionen*

I motion MJ55 (mp) uppmärksammas att det för s.k. Fischer-Tropsch-drivmedel, eller syntetisk diesel, normalt gäller att de skulle klassificeras av tullen som "dieselbränsle" enligt KN-nr 2710 19 41. Det gäller även blandningar mellan syntetisk diesel och vanlig diesel. Konsekvensen blir, såsom propositionen är skriven, att alternativa syntetiska dieselbränslen inte kan gå igenom den föreslagna bedömningsprocessen hos myndighet och kanske klassificeras som miljöklass 1. Det krävs således en ändring i regeringens förslag så att s.k. syntetisk diesel verkligen kan beskattas enligt miljöklass 1 (yrkande 3).



### *Utskottets ställningstagande*

Under senare år har flera alternativa motorbränslen utvecklats. 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. Utskottet anser i likhet med regeringen att det är ett angeläget samhällsintresse att främja utvecklingen och användningen av sådana alternativa motorbränslen.

Som redovisas i propositionen finns det redan i dag vissa fossila alternativa motorbränslen som beskattas efter särskilda skattesatser. Vidare framgår av lagen (1994:1776) om skatt på energi att om det inte finns skattesatser angivna för ett visst motorbränsle så skall skatt tas ut enligt de skattesatser som gäller för motsvarande bränsle. Detta medför att vissa alternativa motorbränslen i dag beskattas utifrån vilket bränsle de kan sägas ersätta. Som framhålls i propositionen kan ett syntetiskt motorbränsle, som exempelvis Fischer-Tropsch-diesel, 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. I likhet med regeringen anser utskottet att alternativa motorbränslen som från miljö- och hälsoskyddssynpunkt är lika bra som eller bättre än konventionella motorbränslen bör kunna beskattas på ett fördelaktigare sätt.

Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet har uppmärksammat utskottet på att ifrågakvarande lagförslag i vissa avseenden inte utformats på ett ändamålsenligt sätt. Beträffande definitionen av alternativa motorbränslen (2 §) bör följande uppmärksammas. I den nuvarande lydelsen definieras dieselbränsle som bränsle som omfattas av nr 2710 19 41 eller 2710 19 25 i den s.k. kombinerade nomenklaturen (KN-nr). I propositionen föreslås alternativt motorbränsle bli definierat som för motordrift avsett motorbränsle som inte är motorbensin eller dieselbränsle. Emellertid har det framkommit att ett av de viktigare syntetiska dieselbränslena på marknaden, Ecopar, omfattas av KN-nr 2710 19 41. Det delas i dag in i miljöklass 3-dieselbränsle. För att syntetiska dieselbränslen som i dag omfattas av KN-nr 2710 19 41 eller 2710 19 25 skall kunna delas in i den nya miljöklassen syntetiska dieselbränslen behöver definitionen av alternativa motorbränslen ändras så att det tydliggörs att alternativa motorbränslen är bränslen som ersätter motorbensin och dieselbränsle som till övervägande del har sitt ursprung i råolja. Motsvarande synpunkter har även redovisats i motion MJ55 (mp) yrkande 3.

När det gäller specifikation 1 i bilaga 5 är det enligt utskottets mening mer korrekt att i rubriken skriva fettsyrametylestrar i plural i stället för som nu i singular. Vidare bör cetantalet, som är ett mått på bränslets tändvillighet, anges som ett lägsta tal. Slutligen bör noten b ”oxidationsstabilitet för bensin” ändras till ”oxidationsstabilitet för bränslet”.

Beträffande specifikation 2 i bilaga 5 får den färdiga blandningen späs ut med cetanförbättringsmedel med upp till 10 % masshalt. Parametern cetanförbättringsmedel har enligt vad utskottet erfarit inte uttryckts på ett korrekt sätt i tabellen. Om siffran 10 % står i tabellen innebär det att den tillåtna mängden alkohol inte kan vara lägst 92,4 %. Det krav som rör cetanförbättringsmedel bör därför ges en formulering så att det framgår att cetanförbättringsmedel får tillsättas ett bränsle som före tillsättningen uppfyller de krav som i övrigt framgår av specifikation 2. Vidare bör det framgå att denaturerings- och färgämnen får tillsättas. Denatureringsämnen tillsätts för att alkoholen inte skall kunna förtäras. Färgämnen tillsätts för att särskilja bränslet från andra bränslen.

Slutligen bör parametern ”torrhalt” anges som ”högst milligram per kilogram” i stället för som i propositionen ”milligram per kilogram”.

Med de nu föreslagna ändringarna tillstyrker utskottet regeringens förslag i övrigt. Därmed tillgodoses motion MJ55 (mp) yrkande 3.

## Ändrade specifikationer för alkylatbensin och dieselbränsle

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker regeringens lagförslag med vissa ändringar. Därmed avstyrks motionsyrkanden (fp) om inblandningen av fettsyrametylestrar i dieselbränsle och borttagandet av vissa tekniska parametrar. Vidare avstyrks två motionsyrkanden (c, mp) om miljöklasserna för diesel. Ett motionsyrkande (c) om klimataspekten i miljöklasssystemet avstyrks med hänvisning till propositionens förslag om klassificeringen av alternativa motorbränslen.

Jämför reservationerna 1 (c), 2 (mp) och 3 (c).

### Propositionen

Regeringen föreslår att specifikationerna för alkylatbensin och dieselbränsle i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen ändras. I specifikationen för alkylatbensin mildras kraven något avseende de tillåtna halterna av olefiner, aromater och cykloalkaner. De nuvarande svenska kraven på alkylatbensin är hårdare än i andra länder vilket innebär att den kvalitet som krävs i Sverige är relativt ovanlig på den europeiska marknaden. Detta har försvårat oljebolagens hantering och distribution av detta bränsle. Regeringen anser att en ökad användning av

alkylatbensin i Sverige bör främjas och att specifikationen för detta bränsle därför bör ändras. Enligt artikel 5 i rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (EUT L 283, 31.10.2003, s. 51, Celex 32003L0096) får medlemsstaterna tillämpa differentierade skattesatser som är direkt kopplade till produktens kvalitet.

Regeringen föreslår vidare att den högsta tillåtna destillationskokpunkten i specifikationen för dieselbränsle höjs och att en högsta gräns för inblandning av fettsyrametylestrar införs. Till skillnad mot inblandning av etanol i bensin omfattas inte dieselbränsle av några fasta gränser för inblandning enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen. Olika inblandningshalter av FAME i dieselbränsle förekommer därför. I den nuvarande svenska specifikationen för dieselbränsle i den lägst beskattade miljöklassen, miljöklass 1, är den högsta tillåtna temperaturen vid 95 % destillat fastställd till 285° C. Då destillationsintervallet för FAME delvis ligger över denna gräns minimeras i praktiken inblandningen till omkring 2 %. Genom att höja den högsta tillåtna temperaturen till 320° C möjliggörs en högre inblandning av FAME. Dessutom bör gränsen för inblandning fastställas till 5 %. Ett ökat utrymme för inblandning skulle ha stor betydelse för Sveriges möjligheter att nå det nationella målet att biodrivmedel år 2010 skall utgöra minst 5,75 % av den totala mängden drivmedel räknat på energiinnehåll.

### *Motionerna*

Enligt motion MJ54 (fp) kan teknikutveckling ske på området för alternativa bränslen varför ökad inblandning som uppfyller kravspecifikationerna i övrigt skall kunna tillåtas. Man bör därför inte binda sig för 5 % inblandning av fettsyrametylestrar i dieselbränsle (yrkande 2). Vidare bör de snäva kraven på densitet och kokpunktsintervall i miljöklassningen av dieselbränsle tas bort (yrkande 4). Enligt motionärerna är det viktigt att inte ha för snäva specifikationer så att det krävs förnyade riksdagsbeslut så fort tekniken gör framsteg. Densitet och kokpunktsintervall är enligt motionärerna tekniska parametrar och inte miljöstyrande parametrar. Enligt motion MJ55 (mp) yrkande 4 bör justeringar av kraven för dieselbränsle i miljöklass 1 skyndsamt utredas. Enligt motionären bör det ligga i Sveriges intresse att behålla den relativt sett mycket miljövänliga miljöklass 1-diesel. Vi bör slå vakt om det svenska förslaget för dieselbränslen och det gör vi bäst genom att kraven på miljöklass 1-diesel är välmotiverade och effektiva ur miljösynpunkt. Kraven borde därför rensas från parametrar som inte är miljömässigt motiverade och i övrigt anpassas till EU:s krav. Enligt motion MJ56 (c) bör, mot bakgrund av allvaret i klimatfrågan, även klimataspekten föras in i miljöklasssystemet. Ribban för miljöklass 1-diesel bör höjas så att även utsläppen av växthusgaser vägs in. Lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen bör således

ändras. För att ett motorbränsle skall få tillhöra miljöklass 1 måste utsläppen av växthusgaser vara lägre än för konventionell diesel (yrkande 1). Vidare yrkas att specifikationen för miljöklass 2-diesel ändras så att Europadieseln ryms inom kraven och skatteklassas därefter (yrkande 2). Enligt motionärerna måste miljöklasserna harmoniseras med övriga EU, särskilt nu när övriga EU nästintill har kommit i kapp våra krav på svavelfri diesel. Det rimliga är att låta Europadieseln och vår nuvarande miljöklass 1-diesel tillhöra samma skatteklass.

### *Utskottets ställningstagande*

Alkylatbensin är mer miljövänlig än vanlig bensin. Den är avsedd att användas framför allt som blandningskomponent för tvåtaktsmotorer. Som regeringen anför är en ökad användning av den renare alkylatbensinen i sådana motorer viktig eftersom mycket av bränslet går igenom motorerna utan att förbrännas. Alkylatbensin är dyrare att framställa än vanlig bensin, och för att vara konkurrenskraftig omfattas den av en skattenedsättning som Sverige har medgivits av Europeiska rådet. Som framhålls i propositionen är de nuvarande svenska kraven på alkylatbensin hårdare än kraven i andra länder. Detta har försvårat oljebolagens hantering och distribution av detta bränsle. Utskottet anser i likhet med regeringen att en ökad användning av alkylatbensin i Sverige bör främjas och att specifikationen för detta bränsle därför bör ändras i enlighet med regeringens förslag.

Fettsyrametylestrar (FAME) är samlingsnamnet på vegetabiliska eller animaliska fetter som omförestrats med metanol. FAME används för att driva dieselmotorer antingen i ren form eller som inblandningskomponent i dieselbränsle. Som framhålls i propositionen är FAME ett förnybart bränsle och användningen bidrar till att reducera utsläppen av koldioxid. Utskottet anser att ett ökat utrymme för inblandning skulle ha stor betydelse för Sveriges möjligheter att nå det nationella målet för biodrivmedel år 2010.

Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet har uppmärksammat utskottet på att delar av förslaget avseende specifikationen för dieselbränsle i bilaga 3 inte utformats på ett ändamålsenligt sätt. Enligt not b skall halten polycykliska aromatiska kolväten analyseras enligt svensk standard SS 155116. Analysmetoden i SS 155116 kan dock inte skilja på triaromater och tyngre aromater samt fettsyrametylestrar, vilket innebär att det i praktiken inte är möjligt att kontrollera denna specifikation då bränslet innehåller fettsyrametylestrar. Det bör därför klargöras i not b att analysmetoden bara kan användas före inblandning av fettsyrametylestrar.

När det gäller möjligheterna till ökad inblandning av fettsyrametylestrar bör följande uppmärksammas. Som framgår av propositionen är i den nuvarande svenska specifikationen för dieselbränsle i den lägst beskattade miljöklassen, miljöklass 1, den högsta tillåtna temperaturen vid 95 % destillat fastställd till 285° C. Då destillationsintervallet för FAME delvis ligger över denna gräns minimeras i praktiken inblandningen till omkring

2 %. Genom att höja den högsta tillåtna temperaturen till 320° C möjliggörs en högre inblandning av FAME. Dessutom bör gränsen för inblandning fastställas till 5 %. Ett ökat utrymme för inblandning skulle ha stor betydelse för Sveriges möjligheter att nå det nationella målet att biodrivmedel år 2010 skall utgöra minst 5,75 % av den totala mängden drivmedel räknat på energiinnehåll. Vidare bör uppmärksammas att möjligheten att blanda FAME (RME i Sverige) styrs av specifikationen för s.k. T95 (destillation vid 95 % destillat, kokpunkt). Enligt EG:s bränsledirektiv (98/70/EG) får T95 vara högst 360° C för diesel, vilket möjliggör högst 5 % inblandning av FAME. Följaktligen är inblandningen av FAME begränsad till högst 5 %. En högre inblandning kräver en ändring i bränsledirektivet.

Med anledning av de i motion MJ54 (fp) framförda synpunkterna beträffande kraven på densitet och kokpunktsintervall i miljöklassificeringen av dieselbränsle vill utskottet anföra följande. Även de mer tekniska parametrarna i specifikationen har betydelse för bränslets miljöegenskaper. De tekniska parametrarna, såsom densitet, destillation (kokpunkt) och ångtryck påverkar i hög grad bränslets förbränningsegenskaper och därmed utsläppen. Enligt vad utskottet erfarit har bränsle med lägre densitet lägre energiinnehåll per liter, vilket ger en lägre motoreffekt. Kokpunktsintervallet påverkar hur bränslet fungerar vid olika temperaturer. Ett bränsle med goda käldegenskaper minskar utsläppen av partiklar och cancerogena ämnen. Bränslets ångtryck har betydelse för det diffusa utsläppet av flyktiga organiska föreningar (VOC). Vidare anser utskottet i likhet med regeringen att grunderna för beskattningen av alternativa motorbränslen i huvudsak bör framgå av lagtexten och inte av myndighetsföreskrifter. De tekniska specifikationer som förs in i lagen genom de nya bilagorna hänförs sig till existerande standarder som har tagits fram i samråd mellan branschföreträdare och myndigheter. 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. Med den ovan föreslagna ändringen tillstyrker utskottet regeringens förslag i övrigt. Därmed avstyrks motion MJ54 (fp) yrkandena 2 och 4.

Utskottet är inte berett att i detta sammanhang föreslå några åtgärder med anledning av de krav som framförs i motionerna MJ55 (mp) yrkande 4 och MJ56 (c) yrkande 2 om vissa justeringar av miljöklasserna för diesel. Motionerna avstyrks i berörda delar.

Som framgår av propositionen måste ett alternativt motorbränsle vara bättre än eller likvärdigt med miljöklass 1-diesel eller miljöklass 1-bensin ur miljö- och hälsosynpunkt, för att få klassificeras som ett alternativt motorbränsle. Syftet med förslaget är att skapa ett ramverk för alternativa drivmedel för att stimulera framtagande av alternativa drivmedel och säkra

tillgängligheten på drivmedel. Samtidigt bör uppmärksammas att samtliga befintliga alternativa drivmedel (inklusive de fossilbaserade alternativa drivmedlen) är bättre ur klimatsynpunkt än konventionella drivmedel. Med det anförda föreslås att motion MJ56 (c) yrkande 1 lämnas utan vidare åtgärd.

## Övriga frågor

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker två motionsyrkanden (fp, mp) om alternativa bränslens miljö- och hälsoegenskaper med hänvisning till systemet med miljöklassificering av alternativa motorbränslen. Vidare avstyrks två motionsyrkanden (fp, c) om finansieringen av klassificeringsförfarandet. Slutligen avstyrks ett motionsyrkande (mp) om att låta utreda beskattningen av drivmedel.

Jämför reservationerna 4 (m, fp, kd, c), 5 (mp), 6 (fp, kd), 7 (c) och 8 (mp).

### *Motionerna*

Enligt motion MJ54 (fp) bör ansvariga myndigheter snarast skaffa sig kunskap och därmed kontroll över de alternativa motorbränslenas miljö- och hälsopåverkan (yrkande 1). Vidare uppmärksammas i motionen att Vägverket kommer att avgöra vilken miljöklass och skatteklass drivmedlet skall ha. Enligt motionärerna förutsätts att likvärdiga regler skall omfatta samtliga alternativ som önskar komma ut på marknaden (yrkande 3). Man bör vidare överväga hur man kan stödja och underlätta för små innovationsdrivna företag att genomföra prövningen inom en rimlig kostnadsnivå (yrkande 5). I motion MJ55 (mp) yrkas att regeringen låter utreda hur miljö- och hälsoegenskaperna för drivmedel, både konventionella och alternativa, skall regleras, övervakas och följas upp (yrkande 1). Vidare anfördes att regeringen bör låta utreda skattesituationen för nya och framtida typer av drivmedel, både fossila och icke-fossila (yrkande 2). Enligt motionärerna är det motiverat att utreda och slå fast principer för beskattning samt skattenedsättning för nya och framtida typer av drivmedel och drivmedelsblandningar, den långsiktiga skattesituationen för biobaserade drivmedel och hur fossila övergångsalternativ skall kunna få skattenedsättning på ett snabbt och okomplicerat vis, via skattedispenser eller justering av skattesatserna.

Enligt motion MJ56 (c) yrkande 3 bör en fond för emissionstester och analyser hos ett oberoende testlaboratorium införas. Från en sådan fond kan tillverkare av alternativa motorbränslen söka ekonomiskt stöd.

### *Utskottets ställningstagande*

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. Sammanfattningsvis innebär regeringens förslag att ett alternativt motorbränsle som uppfyller på förhand fastställda egenskapskrav kommer att få indelas och tillhandahållas i en miljöklass som ger en förmånligare beskattning. Med det anförda anser utskottet att syftet med motion MJ54 (fp) yrkande 3 får anses tillgodosett. Motionen bör därmed lämnas utan vidare åtgärd.

Specifikationerna för de konventionella drivmedel (bensin och diesel) har tagits fram via ett omfattande arbete mellan såväl myndigheter som oljebolag och svensk fordonsindustri. Varje enskild parameter i specifikationen är noggrant framtagen med avseende på emissioner samt produktion och konsumtion. Således finns det i dag en stor kunskap om de konventionella drivmedlens miljö- och hälsopåverkan. Som uppmärksammas i propositionen har ansvariga myndigheter däremot i dag inte någon fullständig kontroll över de alternativa motorbränslenas miljö- och hälsopåverkan. Utskottet anser, i likhet med regeringen, att det inte är rimligt med avsevärda skillnader i kunskapen om dessa bränslenas egenskaper jämfört med den kunskap som finns avseende konventionella bränslen som motorbensin och dieselbränsle. I dag saknas krav på kontroll av de emissioner som de alternativa motorbränslena orsakar. Det bedömningsförfarande som regeringen nu föreslår syftar bl.a. till att förbättra kunskapen om egenskaperna hos de alternativa motorbränslen som finns på marknaden. Genom att låta alternativa motorbränslen genomgå noggranna tester är det möjligt att få bekräftat om ett bränsle har de nödvändiga förutsättningarna. Det är ett bränsles egenskaper tillsammans med motor- och reningsteknik som avgör emissionsegenskaperna. De alternativa motorbränslenas olika komposition påverkar emissionerna, vilket måste beaktas då bränslena används i motorer. Genom införandet av ett klassificeringssystem enligt vilket dessa bränslen skall granskas för att få miljöklassas, får samhället således en bättre kontroll av att utsläppen från alternativa bränslen inte är farligare än utsläppen från fordon som drivs med konventionella bränslen i miljöklass 1. Vidare bör uppmärksammas att det redan i dag i Vägverkets tillsynsansvar, som sektorsmyndighet för fordonsfrågor, ingår att granska och följa upp avgasemissioner från vägtrafikfordon och fordonsbränslen ur miljö- och hälsosynpunkt. Vidare kan konstateras att en ökad användning av alkylatbensin kommer att medföra minskade utsläpp av giftiga ämnen

under förutsättning att den ökade användningen sker på bekostnad av konventionell motorbensin. En ökad inblandning av fettsyrametylestrar (FAME), som är en förnybar resurs, i dieselbränslen kommer dessutom att bidra till en minskad klimatpåverkan. Med det anförda föreslår utskottet att motionerna MJ54 (fp) yrkande 1 och MJ55 (mp) yrkande 1 lämnas utan vidare åtgärd.

Som framgår av regeringens förslag 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 enligt regeringen 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. Som framhålls i propositionen kan, i de fall där underlagsmaterial finns framtaget i annat syfte, även detta material ligga till grund för en miljöklassning. Behovet av ytterligare testning kan då minska och därmed även kostnaden för den sökande. Med det anförda föreslår utskottet att motionerna MJ54 (fp) yrkande 5 och MJ56 (mp) yrkande 3 lämnas utan vidare åtgärd.

Utskottet är inte berett att i detta sammanhang föreslå riksdagens någon åtgärd med anledning av det i motion MJ55 (mp) yrkande 2 framförda kravet om att låta utreda skattesituationen för nya och framtida typer av drivmedel. Motionen avstyrks i berörd del.



# Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

## **1. Kraven för miljöklass 1-diesel, punkt 4 (c)**

av Jan Andersson (c).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag 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 kraven för dieselbränsle i miljöklass 1. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:MJ56 yrkande 1 och avslår motion 2005/06: MJ55 yrkande 4.

### *Ställningstagande*

Mot bakgrund av allvaret i klimatfrågan bör även klimataspekten föras in i miljöklasssystemet. Ribban för miljöklass 1-dieseln bör höjas så att även utsläppen av växthusgaser vägs in. Lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen bör således ändras. För att ett motorbränsle skall få tillhöra miljöklass 1 måste utsläppen av växthusgaser vara lägre än för konventionell diesel. Detta bör ges regeringen till känna.

## **2. Kraven för miljöklass 1-diesel, punkt 4 (mp)**

av Åsa Domeij (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag 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 kraven för dieselbränsle i miljöklass 1. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:MJ55 yrkande 4 och avslår motion 2005/06: MJ56 yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Justeringar av kraven för dieselbränsle i miljöklass 1 bör skyndsamt utredas. Det bör ligga i Sveriges intresse att behålla den relativt sett mycket miljövänliga miljöklass 1-dieseln. Vi bör slå vakt om det svenska försprånget för dieselbränslen och det gör vi bäst genom att kraven på

miljöklass 1-diesel är välmotiverade och effektiva ur miljösynpunkt. Kraven borde därför rensas från parametrar som inte är miljömässigt motiverade och i övrigt anpassas till EU:s krav. Detta bör ges regeringen till känna.

### **3. Kraven för miljöklass 2-diesel, punkt 5 (c)**

av Jan Andersson (c).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om kraven för dieselbränsle i miljöklass 2. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:MJ56 yrkande 2.

#### *Ställningstagande*

Enligt vår mening bör specifikationen för miljöklass 2-diesel ändras så att Europadieseln ryms inom kraven och skatteklassas därefter. Miljöklasserna måste harmoniseras med övriga EU, särskilt nu när övriga EU nästintill har kommit i kapp våra krav på svavelfri diesel. Det rimliga är att låta Europadieseln och vår nuvarande miljöklass 1-diesel tillhöra samma skatteklass. Detta bör ges regeringen till känna.

### **4. Miljö- och hälsoegenskaper, punkt 7 (m, fp, kd, c)**

av Catharina Elmsäter-Svärd (m), Sven Gunnar Persson (kd), Lars Lindblad (m), Jan Andersson (c), Bengt-Anders Johansson (m), Anita Brodén (fp) och Marie Wahlgren (fp).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi 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 kunskaper om miljö- och hälsoegenskaper. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:MJ54 yrkande 1 och avslår motion 2005/06: MJ55 yrkande 1.

#### *Ställningstagande*

Vi ser allvarligt på konstaterandet att ”ansvariga myndigheter inte har någon fullständig kontroll över de alternativa motorbränslenas miljö- och hälsopåverkan”. Med alternativa motorbränslen menas bränslen som inte är motorbensin eller dieselbränsle enligt vedertagna definitioner. Alternativa motorbränslen kan vara såväl fossila som förnybara. Det är ytterst angelä-

get att ansvarig myndighet snarast skaffar sig kunskap och därmed kontroll över de alternativa motorbränslenas miljö- och hälsopåverkan. Detta bör ges regeringen till känna.

## **5. Miljö- och hälsoegenskaper, 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 reglering och övervakning av bränslenas miljö- och hälsoegenskaper. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:MJ55 yrkande 1 och avslår motion 2005/06:MJ54 yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Utvecklingen av alternativa och biobaserade drivmedel kan ge bakslag i form av oacceptabla emissioner från fordon eller medföra andra miljörisker vid t.ex. transporter. Jag anser att regeringen bör ta ett samlat grepp om miljö- och hälsoegenskaperna för drivmedel, både konventionella och alternativa, i form av en utredning. Den bör studera hur miljö- och hälsokrav skall utformas, för alla typer av drivmedel, och hur de fortlöpande skall granskas och följas upp. Här ingår hur kraven på konventionell bensin och diesel kan behöva förändras eller kompletteras i framtiden. Det kan vara lämpligt att dra paralleller till regelverken för kemikalieområdet, hantering av farligt avfall samt livsmedel. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## **6. Kostnader för klassificeringsförfarandet m.m., punkt 8 (fp, kd)**

av Sven Gunnar Persson (kd), Anita Brodén (fp) och Marie Wahlgren (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 kostnaderna för klassificeringsförfarandet. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:MJ54 yrkande 5 och avslår motion 2005/06: MJ56 yrkande 3.

*Ställningstagande*

Vägverket anser att självkostnadsprincipen bör gälla, dvs. prövningsmyndighetens kostnader för prövningen. För ett litet företag kan kostnaden för ett prövningsförfarande hos den myndighet som skall utföra detta trots detta bli betydande, speciellt i de fall där tester och analyser krävs från oberoende testlaboratorium. Om kostnaderna blir för höga kan detta motverka innovatörer på området. Vi anser att regeringen bör överväga hur man kan stödja och underlätta för små innovationsdrivna företag att genomföra prövningen inom en rimlig kostnadsnivå. Detta bör ges regeringen till känna.

**7. Kostnader för klassificeringsförfarandet m.m., punkt 8 (c)**  
av Jan Andersson (c).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Jag 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 en fond för emissionstester. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:MJ56 yrkande 3 och avslår motion 2005/06:MJ54 yrkande 5.

*Ställningstagande*

Kostnaden för att få ett alternativt bränsle miljöklassat är svår att bedöma. Vägverket anser att självkostnadsprincipen bör gälla, dvs. att den sökande bekostar prövningsmyndighetens kostnader för prövningen. Jag ser miljöklassificeringssystemet inte bara som en skattemässig regel utan också som viktig konsumentinformation. Konsumenterna skall inte få en felaktig uppfattning om olika bränslens miljöprestanda. Det får inte heller vara tillverkarens ekonomi som skall avgöra var skattesubventionen hamnar, utan bästa miljöprestanda. Därför bör en fond inrättas för emissionstester och analyser hos ett oberoende testlaboratorium. Från denna fond kan tillverkare av alternativa motorbränslen söka ekonomiskt stöd. Detta bör ges regeringen till känna.

**8. Beskattning av drivmedel, punkt 9 (mp)**  
av Åsa Domeij (mp).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Jag 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 att låta utreda skattesituationen för nya och framtida drivmedel. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:MJ55 yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Enligt min mening är det motiverat att utreda och slå fast principer för beskattning samt skattenedsättning för nya och framtida typer av drivmedel och drivmedelsblandningar, den långsiktiga skattesituationen för biobaserade drivmedel och hur fossila övergångsalternativ skall kunna få skattenedsättning på ett snabbt och okomplicerat vis, via skattedispenser eller justering av skattesatserna. Detta bör ges regeringen till känna.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

### Propositionen

*Proposition 2005/06:181 Miljöklassning av alternativa motorbränslen, m.m.:*

Riksdagen antar regeringens förslag till

lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen,

lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

### Följdmotioner

*2005/06: MJ54 av Anita Brodén m.fl. (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ansvarig myndighet snarast skaffar sig kunskap och därmed kontroll över de alternativa motorbränslenas miljö- och hälsopåverkan.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inte binda sig för 5 % inblandning av fettsyrametylestrar i dieselbränsle.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att likvärdiga regler skall omfatta samtliga alternativ som önskar komma ut på marknaden.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ta bort de snäva kraven på densitet och kokpunktsintervall i miljöklassningen av dieselbränsle.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att överväga hur man kan stödja och underlätta för små innovationsdrivna företag att genomföra prövningen inom en rimlig kostnadsnivå.

*2005/06: MJ55 av Ingegerd Saarinen (mp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör låta utreda hur miljö- och hälsoegenskaperna för drivmedel, både konventionella och alternativa, skall regleras, övervakas och följas upp.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör låta utreda skattesituationen för nya och framtida typer av drivmedel, både fossila och icke-fossila.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ändring i propositionen så att s.k. syntetisk diesel verkligen kan beskattas enligt miljöklass 1.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skyndsamt utreda justeringar av kraven för dieselbränsle miljöklass 1.

*2005/06:MJ56 av Claes Västerteg m.fl. (c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att för att ett motorbränsle skall tillhöra miljöklass 1 måste utsläppen av växthusgaser vara lägre än för konventionell diesel.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att specifikationen för mk 2-diesel ändras så att Europadieseln ryms inom kraven och skatteklassas därefter.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att inrätta en fond för emissionstester och analyser hos ett oberoende testlaboratorium, från vilken tillverkare av alternativa motorbränslen kan söka ekonomiskt stöd.

BILAGA 2

## Regeringens lagförslag

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

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen

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

dels att bilaga 2 och bilaga 3 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 §<sup>2</sup>

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,

*ramdirektiv*: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon<sup>3</sup>, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/64/EG<sup>4</sup>, 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<sup>5</sup>, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2005/30/EG<sup>6</sup>,

<sup>1</sup> 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), ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 98/48/EG (EGT L 217, 5.8.1998, s. 18, Celex 31998L0048).

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2004:1079.

<sup>3</sup> EGT L 42, 23.2.1970, s. 1 (Celex 31970L0156).

<sup>4</sup> EUT L 310, 25.11.2005, s. 10 (Celex 32005L0064).

<sup>5</sup> EGT L 124, 9.5.2002, s. 1 (Celex 32002L0024).

<sup>6</sup> EUT L 106, 27.4.2005, s. 17 (Celex 32005L0030).



*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

*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 medlemsstater-

*dieselbränsle*: bränsle som omfattas av nr 2710 19 41 eller 2710 19 25 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87<sup>7</sup> 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<sup>8</sup>, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2003/76/EG<sup>9</sup>, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG av den 28 september 2005 om till-

<sup>7</sup> 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).

<sup>8</sup> EGT L 76, 6.4.1970, s. 1 (Celex 31970L0220).

<sup>9</sup> EUT L 206, 15.8.2003, s. 29 (Celex 32003L0076).

*Nuvarande lydelse*

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

*Föreslagen lydelse*

närmning av medlemsstaternas 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 gnistständning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon*<sup>10</sup>, ändrat genom kommissionens direktiv 2005/78/EG<sup>11</sup>.

*alternativt motorbränsle: för motordrift avsett motorbränsle som inte är motorbensin eller dieselbränsle.*

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

23 §<sup>12</sup>

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 bilagan.*

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 augusti 2006.

<sup>10</sup> EUT L 275, 20.10.2005, s. 1 (Celex 32005L0055).

<sup>11</sup> EUT L 313, 29.11.2005, s. 1 (Celex 32005L0078).

<sup>12</sup> Senaste lydelse: 2004:1079.

Bilaga 2<sup>13</sup>

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, högst kilopascal	70 <sup>a</sup> /95 <sup>b</sup>	65	70 <sup>a</sup> /95 <sup>b</sup>
Ångtryck, lägst kilopascal	45 <sup>a</sup> /65 <sup>b</sup>	50	–
Destillation:			
– Förångat vid 70°C, volymhalt procent	–	15–42	–
– Förångat vid 100°C, lägst volymhalt procent	47 <sup>a</sup> /50 <sup>b</sup>	46 <sup>c</sup>	46
– Förångat vid 100°C, högst volymhalt procent	–	72 <sup>c</sup>	–
– 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 <sup>d</sup>
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-butylalkohol, högst volymhalt procent	7	–	7
– Isobutylalkohol, högst volymhalt procent	10	–	10
– Etrar som innehåller 5 eller flera kolatomer per molekyl, högst volymhalt per procent	15	–	15

<sup>13</sup> Senaste lydelse: 2004:1079.

Krav	Miljö- klass 1 Motor- bensin	Miljö- klass 1 Alkylat- bensin	Miljö- klass 2
Andra oxygenater <sup>e</sup> , högst volymhalt procent	10	–	10
Svavel, högst milligram per kilogram	10	10 <sup>f</sup>	10 <sup>f</sup>
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 motorbensin skall uppfylla skäligena funktionskrav vad avser renhet för insugnings- respektive insprutningsventiler. Bensin i miljöklass 1 avsedd för fordon med katalytisk avgasrening får ej innehålla askbildande ämnen.			

<sup>a</sup> 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.

<sup>b</sup> 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.

<sup>c</sup> Om temperaturökningen i intervallet 45–72 procent förångat understiger tio celsiusgrader gäller i stället att  $T_{50}$ -värdet (temperaturen vid volymhalten 50 procent förångat) skall ligga mellan 90°C och 105°C.

<sup>d</sup> 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.

<sup>e</sup> 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.

<sup>f</sup> T.o.m. den 31 december 2008 får svavelhalten uppgå till högst 50 milligram per kilogram.

## Föreslagen 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, högst kilopascal	70 <sup>a</sup> /95 <sup>b</sup>	65	70 <sup>a</sup> /95 <sup>b</sup>
Ångtryck, lägst kilopascal	45 <sup>a</sup> /65 <sup>b</sup>	50	–
Destillation:			
– Förångat vid 70°C, volymhalt procent	–	15–42	–
– Förångat vid 100°C, lägst volymhalt procent	47 <sup>a</sup> /50 <sup>b</sup>	46 <sup>c</sup>	46
– Förångat vid 100°C, högst volymhalt procent	–	72 <sup>c</sup>	–
– Förångat vid 150°C, lägst volymhalt procent	75	75	75
– Förångat vid 180°C, lägst volymhalt procent	–	–	–
Slutkokpunkt, högst °C	205	200	–
Olefiner, högst volymhalt procent	13,0	1,0	18,0 <sup>d</sup>
Aromater, högst volymhalt procent	35,0	1,0	35,0
Bensen, högst volymhalt procent	1,0	0,1	1,0
Cyklohexaner, högst volymhalt procent	–	2,0	–
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-butylalkohol, högst volymhalt procent	7	–	7
– Isobutylalkohol, högst volymhalt procent	10	–	10
– Etrar som innehåller fem eller flera kolatomer per molekyl, högst volymhalt per procent	15	–	15

Krav	Miljö- klass 1 Motor- bensin	Miljö- klass 1 Alkylat- bensin	Miljö- klass 2
Andra oxygenater <sup>e</sup> , högst volymhalt procent	10	–	10
Svavel, högst milligram per kilogram	10	10 <sup>f</sup>	10 <sup>f</sup>
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 motorbensin 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.			

<sup>a</sup> 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: Ängtryck vid 37,8°C högst 95 och lägst 45 kilopascal samt Förångat vid 100°C, lägst 47 procents volymhalt.

<sup>b</sup> 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: Ängtryck vid 37,8°C högst 95 och lägst 45 kilopascal samt Förångat vid 100°C, lägst 47 procents volymhalt.

<sup>c</sup> Om temperaturökningen i intervallet 45–72 procent förångat understiger tio celsiusgrader gäller i stället att T<sub>50</sub>-värdet (temperaturen vid volymhalten 50 procent förångat) skall ligga mellan 90°C och 105°C.

<sup>d</sup> Med undantag för blyfri bensin regular (ett minsta motoroktanttal [MON] på 81 och ett minsta researchoktanttal [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.

<sup>e</sup> 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.

<sup>f</sup> T.o.m. den 31 december 2008 får svavelhalten uppgå till högst 50 milligram per kilogram.

Bilaga 3<sup>14</sup>*Nuvarande lydelse*

## Miljöklasser för dieselbränsle

Krav	Miljö- klass 1	Miljö- klass 2	Miljö- klass 3
Cetanindex, lägst	50	47	-
Cetantal, lägst	51 <sup>a</sup>	51 <sup>a</sup>	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 <sup>b</sup>	0,1 <sup>b</sup>	-
Polycykliska aromatiska kolväten, högst masshalt procent	-	-	11 <sup>c</sup>
Svavel, högst milligram per kilogram	10	10 <sup>d</sup>	10 <sup>d</sup>

<sup>a</sup> Gäller dieselbränsle som omfattas av nr 2710 19 41 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87

<sup>b</sup> Enligt Svensk Standard 15 51 16.

<sup>c</sup> Enligt EN 12916.

<sup>d</sup> T.o.m. den 31 december 2008 får svavelhalten uppgå till högst 50 milligram per kilogram.

<sup>14</sup> Senaste lydelse: 2004:1079.

## Föreslagen lydelse

## Miljöklasser för dieselbränsle

Krav	Miljö- klass 1	Miljö- klass 2	Miljö- klass 3
Cetanindex, lägst	50	47	-
Cetantal, lägst	51 <sup>a</sup>	51 <sup>a</sup>	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	320	320	360
Aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	5	20	-
Polycykliska aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	Inte mätbar <sup>b</sup>	0,1 <sup>b</sup>	-
Polycykliska aromatiska kolväten, högst masshalt procent	-	-	11 <sup>c</sup>
Svavel, högst milligram per kilogram	10	10 <sup>d</sup>	10 <sup>d</sup>
Fettsyrametylestrar <sup>e</sup> , högst volymhalt procent	5	5	-

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

<sup>b</sup> Enligt Svensk Standard SS 155116, utgåva 1.

<sup>c</sup> Enligt Svensk Standard SS-EN 12916, utgåva 1.

<sup>d</sup> T.o.m. den 31 december 2008 får svavelhalten uppgå till högst 50 milligram per kilogram.

<sup>e</sup> Fettsyrametylestrarna skall uppfylla kraven i Svensk Standard SS-EN 14214, utgåva 1 eller motsvarande.



Bilaga 4*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)**

<b>Krav</b>	<b>Miljöklass 1</b>
Researchoktanttal, lägst	95
Motoroktanttal, lägst	85
Ångtryck, högst kilopascal	70 <sup>a</sup> / 95 <sup>b</sup>
Ångtryck, lägst kilopascal	35 <sup>a</sup> / 50 <sup>b</sup>
Etanol samt högre alkoholer, lägst volymhalt procent	75 <sup>a</sup> /70 <sup>b</sup>
Bensin <sup>c</sup> , volymhalt procent	(14–25) <sup>a</sup> / (14–30) <sup>b</sup>
Slutkokpunkt, högst °C	205
Destillationsrest, högst volymhalt procent	2
Högre 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 milligram per liter	5 <sup>d</sup>
Fosfor, högst milligram per liter	0,2 <sup>d</sup>
Oxidationsstabilitet, lägst minuter <sup>c</sup>	360
Hartstal, högst milligram per 100 milliliter	5
pH <sub>c</sub> <sup>f</sup>	6,5–9,0
Korrosiv inverkan på koppar (3 timmar vid 50°C), enligt skala <sup>g</sup>	Klass 1
Syratal, högst masshalt procent	0,005
eller räknat som ättiksyra, högst milligram per liter	40

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 gränsvärden enligt antingen a eller b tillåtna.

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. För övrig tid än den som anges här eller under a är gränsvärden enligt antingen a eller b tillåtna.

c Bensin skall uppfylla miljöklass 1.

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

e Enligt standardiserad metod för bestämning av oxidationsstabilitet hos bensin.

f Enligt standardiserad metod för bestämning av pH-värde i etanol.

g Enligt standardiserad metod för bedömning av korrosiv inverkan på koppar.

Bilaga 5*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)**

<b>Krav</b>	<b>Miljöklass 1</b>
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
Viskositet vid 40°C, kvadratmillimeter per sekund	3,50–5,00
Flampunkt, lägst °C	120
Sulfataska, högst masshalt procent	0,02
Vattenhalt, högst milligram per kilogram	500
Svavelhalt, högst milligram per kilogram	10
Kolåterstod vid 10 procent destillationsåterstod, högst masshalt procent	0,30
Föreninghalt, högst milligram per kilogram	24
Korrosiv inverkan på koppar (3 timmar vid 50°C), enligt skala <sup>a</sup>	Klass 1
Oxidationsstabilitet vid 110°C, lägst timmar <sup>b</sup>	6
Syratal, högst milligram KOH per gram	0,50
Jodtal, högst gram jod per 100 gram	120
Linolensyrametylester, högst masshalt procent	12,0
Fleromättade metylestrar (fler än tre 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	5,0
Fosfor, högst milligram per kilogram	10,0

<sup>a</sup> Enligt standardiserad metod för bedömning av korrosiv inverkan på koppar.

<sup>b</sup> Enligt standardiserad metod för bestämning av oxidationsstabilitet hos bensin.

**Specifikation 2 (Etanolbränsle för kompressionstånda motorer)**

<b>Krav</b>	<b>Miljöklass 1</b>
Alkohol, lägst masshalt procent varav andra alkoholer än etanol, högst masshalt procent	92,4 2
Densitet vid 15°C, högst kilogram per kubikmeter	815
Densitet vid 15°C, lägst kilogram per kubikmeter	795
Askhalt, högst masshalt procent	0,001
Flampunkt, lägst °C	10
Surhetsgrad, räknat som ättiksyra, högst masshalt procent	0,0025
Neutraliseringstal (stark syra) KOH milligram per liter högst	1
Färg, enligt skala högst <sup>a</sup>	10
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, högst masshalt procent	0,1
Cetanförbättringsmedel, högst masshalt procent	10

<sup>a</sup> Enligt standardiserad metod för färgbestämning.

**Specifikation 3 (Syntetiska dieselbränslen)**

<b>Krav</b>	<b>Miljöklass 1</b>
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: vid 95volymprocent destillat, högst °C	360
Aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	5
Polycykliska aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	Inte mätbar <sup>a</sup>
Svavelhalt, högst milligram per kilogram	10

<sup>a</sup> Enligt Svensk Standard SS 155116, utgåva 1.

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

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> 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.

<sup>1</sup> 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).