

Miljödepartementet
103 33 Stockholm

Naturvårdsverkets rapport Miljöklassning av alternativa drivmedel (M2003/14126/Mk)

Sammanfattning

Energimyndighetens utgångspunkt är att beskattning av drivmedel bör utgå från en bedömning av de effekter som drivmedlens användning har på omgivningen. Detta kan göras genom en miljöklassning.

Energimyndigheten förordar emellertid i dagsläget Den enkla modellen som en interimistisk lösning framför Miljöklassningsmodellen. Skälet är dels pågående arbeten i Sverige rörande värdering av klimatpåverkan, dels att införandet av biodrivmedel enligt det antagna EU-direktivet (maj 2003) kommer att aktualisera en samordning av hur olika drivmedel ska värderas, t.ex. från miljösynpunkt. Det är viktigt att ta hänsyn till sådana aktiviteter, innan en svensk miljöklassningsmodell för alternativa drivmedel utarbetas och fastställs, så att införandet av miljömässigt gynnsamma alternativa drivmedel inte försvåras.

När det gäller bedömningen av klimatpåverkan från olika drivmedel delar myndigheten rapportens syn att inte inkludera den i detta sammanhang med hänsyn till pågående arbeten på detta område.

Alla alternativa drivmedel bör inte placeras i en särskild miljöklass med sänkt beskattning enligt utredningens förslag, utan de drivmedel som avses ska namnges. Om den enkla modellen accepteras ska regelverket utformas så att det förhindrar att dåligt utprovade alternativa drivmedel ges automatisk skattenedsättning.

Myndigheten delar Naturvårdsverkets bedömning att klimatpåverkande utsläpp är den mest betydelsefulla faktorn vid bedömning av drivmedel. De övriga miljö- och hälsoeffekterna skiljer sig åt endast i begränsad omfattning för den aktuella gruppen av alternativa drivmedel, d.v.s. sådana som har minst lika goda miljöegenskaper som miljöklass 1 bensin och diesel.

12/10

Den enkla modellen visavi Miljöklassningsmodellen

Utnyttjande av fordonsdrivmedel medför negativa effekter på klimat, miljö och hälsa. De två sistnämnda faktorerna har under lång tid stått i fokus. Utvecklingen har emellertid lett till allt mer förbättrade motorer och drivmedel, som har samverkat till att göra skillnaderna mellan de miljömässigt bästa konventionella och alternativa drivmedlen allt mindre. Förutsedda skärpningar av emissionskraven framöver kommer att leda till minskade negativa effekter på miljö och hälsa, när man använder dem. Likaså kommer skillnaden mellan de bästa konventionella och alternativa drivmedlen, när det gäller hälso- och miljöeffekter, ytterligare att krympa.

Å andra sidan har transportsektorns globala effekt på klimatet mer och mer kommit att hamna i fokus under det senaste decenniet. Energimyndigheten delar rapportens bedömning att klimatpåverkan dominerar problembilden och att skillnaderna mellan olika drivmedels effekt på miljö och hälsa successivt minskar.

Utredningen väljer att inte inkludera koldioxid i de föreslagna modellerna, med hänvisning till förväntade beslut om styrmedel som riktar in sig på drivmedels användning och klimatpåverkan. Att ta med koldioxid i detta sammanhang (miljöklassning av drivmedel) skulle då leda till ett mer komplicerat regelverk. Energimyndigheten delar även denna uppfattning och vill samtidigt erinra om aktuella beslut och insatser som berör drivmedelsområdet, främst EU:s drivmedelsdirektiv som trädde i kraft i maj 2003, samt den nya svenska utredningen om "Introduktion av förnybara fordonsbränslen (Dir 2003:89)", som regeringen beslutade om 2003-07-03.

Det är Energimyndighetens uppfattning att nyttan av att införa det föreslagna miljöklassningssystemet skulle bli relativt begränsad i dagsläget och minskande med tiden, om man ser till vissa beprövade alternativa drivmedel. Det är emellertid viktigt att dåligt utprovade bränslen inte vinner tillträde till marknaden med hjälp av den skattesänkning som en placering i en särskild miljöklass medför. Nya alternativa drivmedel bör därför klassificeras så att deras egenskaper på hälsa och miljö klarläggs. Miljöklassificeringen ger en tydlig signal till drivmedels-handlare att utveckla drivmedel som har goda miljö- och hälsomässiga egenskaper.

Mot denna bakgrund förordar Energimyndigheten den enkla modellen. Det ska ses som en interimistisk lösning. Det framhålls i Naturvårdsverkets rapport att denna inte är en miljöklassning i sig utan en åtgärd som syftar till att undanröja det skattemässiga missgynnande av de alternativa drivmedel som inte uppfyller dagens specifikationer för konventionella bränslens miljöklasser, d.v.s. bensin och diesel, men som miljö- och hälsomässigt är minst lika bra som dagens miljöklass 1- drivmedel. Myndigheten delar denna inställning. Skälet för myndighetens ståndpunkt är dels att det pågår arbeten i Sverige rörande värdering av klimatpåverkan, dels att införandet av biodrivmedel enligt det i maj 2003 antagna EU-direktivet kommer att aktualisera behov att samordna hur olika drivmedel ska

värderas, t.ex. från miljösynpunkt. Det bör även påpekas att utredningen inte diskuterar de internationella aspekterna på bränslekvalitet, där arbetet inom Auto Oil II ligger till grund för standarder och specifikationer. Det är därför viktigt att ta hänsyn till dessa aktiviteter, innan en svensk miljöklassningsmodell för alternativa drivmedel utarbetas och fastställs.

En förutsättning för att acceptera den enkla modellen är att man namnger de alternativa drivmedel, som sammanvägt visat sig ha minst lika goda miljö- och hälsoegenskaper som miljöklass 1 bensin och diesel för att ges en skatt motsvarande miljöklass 1.

En slutlig kommentar

Även med ett accepterande av den enkla modellen och de bedömningar som framförts ovan bör det framhållas att den beskattningskorrigerings som föreslås rymmer en inkonsistens, genom att koldioxidskatt ingår i skatteunderlaget. Energimyndigheten vill därför särskilt framhålla vikten av att kommande beslut rörande beskattningen och andra åtgärder som berör konventionella och alternativa drivmedel sammantaget utformas på ett sådant sätt att införande av alternativa drivmedel och särskilt förnybara sådana inte försvåras eller förhindras.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Thomas Korsfeldt. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit överdirektören Håkan Heden, utvecklingsdirektören Lars Tegnér, stabschefen Zofia Lubin, verksjuristen Fredrik Selander, avdelningscheferna Birgitta Palmberger och Klas Tennberg, enhetscheferna Sten Åfeldt och Anders Lewald, experterna Bernt Gustafsson och Ann Segerborg-Fick samt handläggaren Lars Vallander, den sistnämnde föredragande.


Thomas Korsfeldt


Lars Vallander