

## Miljöklassning av alternativa drivmedel

### Remissvar från Gröna Bilister angående Vägverkets rapportering

## 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](http://www.gronabilister.se).

## Övergripande: Behovet av ny miljöklassning för drivmedel

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 är det viktigt att andelen förnybara drivmedel ökar, vilket bör ske utifrån två parallella spår:

- 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 förnybar råvara (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).

För att gynna de förnybara drivmedlen i högkoncentrerad form, står det klart att miljöklassningen bör ändras. I dagsläget hamnar exempelvis syntetisk diesel, framställd ur fossil naturgas eller förnybar biogas, i sämsta miljöklass – den uppfyller inte högre miljöklassers tekniska parametrar genom att vara renare än vad som bedömts möjligt när klassningen infördes.

Gröna Bilisters granskning av landets kommuner ur miljöbilsperspektiv visar att åtskilliga kommuner ställer krav på sina transportleverantörer att de ska använda fordonsbränsle av bästa miljöklass (se [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se) samt handboken ”Utmaning 2010”, utgiven av Gröna Bilister). I dag är detta krav nästintill meningslöst, då det knappast saluförs någon bensin eller diesel som inte uppfyller bästa miljöklass, men med en förändrad klassning kan kommunerna få ett nytt verktyg för att stimulera miljövänligare bilism. Det är också rimligt att statliga myndigheter parallellt med sitt krav att köpa minst 50 procent miljöbilar, åläggs att tanka sina fordon med de miljömässigt bästa bränslena.

## Vägverkets uppdrag

Vägverkets uppdrag är att utarbeta underlag för miljöklassning av alternativa drivmedel som helt eller delvis kan ersätta miljöklass 1 diesel. Uppdraget är uppdelat i två deluppdrag:

1. Ändrad miljöspecifikation för miljöklass 1 diesel.
2. Förslag på miljöklass för alternativa drivmedel för dieselmotorer.

Vi finner att Vägverket har levt upp till sitt uppdrag och ställer oss bakom den tolkning de gjort av vad alternativa drivmedel innebär, dvs. att det också kan gälla drivmedel som inte är förnybara då dessa kan utgöra ett viktigt steg på vägen mot förnybara drivmedel.

Vi menar att uppdraget bör kompletteras med följande framtida 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 fordonsbränsle.
- Underlag för regeringsbeslut om successiv infasning av förnybart framställd vätgas som låginblandning i fordonsgas, främst befintlig naturgas då miljövinsten är störst på detta område.

## Vår bedömning

### Ändrad miljöspecifikation för miljöklass 1 diesel

Vägverket förordar ett antal ändringar jämfört med dagens situation, som ska säkerställa att låginblandning av ex. FAME och Fischer-Tropsch-bränsle kan ske. Gröna Bilister har i särskilt remissyttrande gett sina synpunkter på låginblandning av FAME (se [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se)).

Vi ställer oss bakom de av Vägverket föreslagna ändringarna, med två undantag:

## 1. Innehåll av förnybara drivmedel

Det är 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.

**Miljöklass 1 diesel bör ställa krav på att en viss mängd förnybara drivmedel ingår, förslagsvis minst fem viktprocent.**

## 2. Densitetsintervall

Den förändring av densitetsintervallets nedre del som Vägverket övervägde faktiskt bör införas, då den är viktig för att gynna inblandning av syntetisk diesel av typ Bio-Par (framställd av biogas). Vägverkets motivering för att inte föreslå förändringen är att den nuvarande definitionen tillåter en sådan inblandning som motsvarar vad ”biomassa som kan tänkas finnas tillgänglig på marknaden inom åtminstone kvarvarande år fram till år 2010”. Vi underkänner Vägverkets argumentation på tre grunder:

1. **Större volymer eller efterfrågan kan finnas lokalt.** Exempelvis har Södertälje kommun börjat köra sina fordon på syntetisk diesel och tillverkning har inletts och/eller planeras på flera håll i landet. En högre inblandning av syntetisk diesel lokalt bör uppmuntras och inte försvåras i onödan genom tekniska direktiv utan positiv miljöeffekt.
2. **Framtida potential är svårberäknad.** Få hade förutsett den mycket snabba försäljningsökningen av FFV-fordon och etanol som fordonsbränsle, och lagstiftning bör vara tillräcklig solid att klara också plötsliga efterfrågeökningar.
3. **Miljöklassningen bör kunna gälla länge.** Vägverket förutser att miljöklassningen av diesel ska förändras år 2010. Det kan komma att bli så, men lagstiftningen bör skrivas så att den åtminstone är tänkt att kunna fungera längre.

**Miljöklass 1 diesel bör få ett förändrat, lägre nedre tal för densitetsintervallet, än det nu gällande och av Vägverket föreslagna 800 kg/m<sup>3</sup>.**

## Miljöklassning av alternativa drivmedel för dieselmotorer

Vägverket föreslår att två nya miljöklasser införs:

1. **Miljöklass alternativ**, som innefattar fossilbaserade drivmedel utom konventionella drivmedel (bensin och diesel).
2. **Miljöklass bio**, som innefattar förnybara drivmedel.

Vi ställer oss bakom Vägverkets förslag till miljöklassning, med följande tillägg:

1. **”Alternativ” måste snävas av.** I takt med att oljepriserna stiger, ökar intresset att tillverka t.ex. fordongas från kol. Också vätgas kan framställas av kol. Klassningen ”Alternativ” får inte tillåta denna typ av bränslen, i linje med vad Vägverket skriver på annan plats – att alternativa bränslen på fossil grund endast kan godkännas om de fungerar som överbryggare mellan de konventionella fossila bränslena och de framtida biobränslena.
2. **”Alternativ” bör byta namn.** ”Alternativbränsle” används ofta som beteckning på förnybara drivmedel som etanol och biogas, och det blir förvirrande för konsumenten om beteckningen nu uteslutande ska gälla fossila bränslen. Också Vägverket använder i andra sammanhang ordet ”alternativ” som beteckning för förnybara drivmedel, vilket Gröna Bilister exempelvis kritiserat i remissvaret på miljöbilsdefinitionen. Utifrån denna begreppsförvirring, måste denna klass få ett annat namn.

Stockholm den 2 oktober 2005

För Gröna Bilister

Mattias Goldmann