

Lagrådsremiss

Alkylatbensin för vinterbruk

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 4 maj 2016

Åsa Romson

Egon Abresparr
(Miljö- och energidepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås att drivmedelslagen (2011:319) ändras så att det blir möjligt att tillhandahålla en alkylatbensin som har ett högsta ångtryck på 95 kilopascal under den tid av året som inte definieras som sommar enligt drivmedelslagen. Sådan alkylatbensin ska beskattas enligt miljöklass 1.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2017.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Lagtext	4
2.1	Förslag till lag om ändring i drivmedelslagen (2011:319)	4
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel	6
3	Ärendet och dess beredning	7
4	Alkylatbensin är bättre för hälsan och miljön än vanlig motorbensin	7
4.1	Specifikationen för alkylatbensin	8
4.2	Tillgången på alkylatbensin är begränsad	10
5	Gällande rätt	11
6	Vinteralkylat	12
6.1	Maximalt ångtryck för alkylatbensin	12
6.2	Vinteralkylat ska tillhöra miljöklass 1	13
7	Ändring i den s.k. pumplagen	14
8	Ikraftträdande	14
9	Konsekvenser	15
10	Författningskommentar	24
10.1	Förslaget till lag om ändring i drivmedelslagen (2011:319)	24
10.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel	24
Bilaga 1	Rapportens lagförslag	25
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna	26

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i drivmedelslagen (2011:319),
2. lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel.

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om ändring i drivmedelslagen (2011:319)

Härigenom föreskrivs¹ att 5 § drivmedelslagen (2011:319) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §²

För klassificering i miljöklass 1 ska en alkylatbensin uppfylla följande tekniska krav:

- | | |
|---|--|
| 1. ångtrycket ska vid 37,8 grader Celsius vara lägst 50 kilopascal och högst 65 kilopascal, | 1. ångtrycket ska vid 37,8 grader Celsius vara lägst 50 kilopascal och högst 95 kilopascal, dock högst 65 kilopascal under sommaren, |
|---|--|
2. destillationen ska innebära att
- a) mellan 15 och 42 volymprocent har förångats vid 70 grader Celsius,
 - b) minst 75,0 volymprocent har förångats vid 150 grader Celsius,
 - c) minst 46,0 och högst 72,0 volymprocent har förångats vid 100 grader Celsius, om inte annat följer av d,
 - d) om skillnaden i temperatur mellan den temperatur då 45 volymprocent har förångats och den temperatur då 72 volymprocent har förångats understiger 10 grader Celsius, gäller i stället för c att den temperatur då 50 volymprocent har förångats (T50-värdet) ska ligga mellan 90 och 105 grader Celsius, och
 - e) slutkokpunkten är högst 200 grader Celsius,
- 3. olefiner får förekomma med högst 1,0 volymprocent,
 - 4. aromater får förekomma med högst 1,0 volymprocent,
 - 5. bensen får förekomma med högst 0,1 volymprocent,
 - 6. cyklohexaner får förekomma med högst 2,0 volymprocent,
 - 7. normalhexan får förekomma med högst 0,5 volymprocent,
 - 8. svavel får förekomma med högst 10,0 milligram per kilogram,
 - 9. bly får förekomma med högst 0,002 gram per liter,
 - 10. metylcyklopentadienylmangantrikarbonyl (MMT) får förekomma med högst 2 milligram mangan per liter, och

¹ Se Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

² Senaste lydelse 2011:320.

11. densiteten ska vid 15 grader Celsius vara mellan 680 och 720 kilogram per kubikmeter.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2017.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

I denna lag avses med

förnybart drivmedel: drivmedel, med undantag för elektricitet, avsett för transportändamål och som helt eller till övervägande del har framställts från förnybara energikällor enligt definitionen i *Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/77/EG av den 27 september 2001 om främjande av el producerad från förnybara energikällor på den inre marknaden för el*, ändrat genom akt om villkoren för Republiken Tjeckiens, Republiken Estlands, Republiken Cyperns, Republiken Lettlands, Republiken Litauens, Republiken Ungerns, Republiken Maltas, Republiken Polens, Republiken Sloveniens och Republiken Slovakiens anslutning till de fördrag som ligger till grund för Europeiska unionen och om anpassning av fördragen,

motorbensin eller dieselbränsle: bensin eller dieselbränsle enligt definitionerna i 3 § drivmedelslagen (2011:319),

säljställe: försäljningsställe för motorbensin eller dieselbränsle avsett för vägburna transporter, där bränslet finns tillgängligt för allmänheten genom en eller flera bränslepumpar avsedda för tankning direkt i det fordon där bränslet är avsett att förbrukas,

bränslesäljare: den som driver rörelse i vilken motorbensin eller dieselbränsle yrkesmässigt tillhandahålls på ett eller flera säljställen.

förnybart drivmedel: drivmedel, med undantag för elektricitet, som är avsett för transportändamål och helt eller till övervägande del har framställts från förnybara energikällor enligt definitionen i *Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1513*,

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2017.

¹ Senaste lydelse 2011:325.

3 Ärendet och dess beredning

Lantmännen lämnade 2011 in en skrivelse till dåvarande Miljödepartementet om att den tekniska specifikationen för alkylatbensin behöver ses över. Transportstyrelsen fick i början av 2012 i uppdrag att se över den tekniska specifikationen för alkylatbensin.

Transportstyrelsen redovisade uppdraget den 30 maj 2014. Transportstyrelsens lagförslag återges i *bilaga 1*. Transportstyrelsens rapport har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. En sammanställning av remissvaren finns tillgängliga i Miljö- och energidepartementet (dnr M2011/02201/Kl).

Förslaget har anmälts enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (som tidigare hette Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG) samt enligt Världshandelsorganisationens avtal om tekniska handelshinder (TBT-avtalet). Några synpunkter har inte inkommit.

I lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel finns det en hänvisning till hur uttrycket förnybara energikällor definieras i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/77/EG av den 27 september 2001 om främjande av el producerad från förnybara energikällor på den inre marknaden för el. Direktiv 2001/77/EG har upphävts genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG, som innehåller en motsvarande definition. Förslaget om att uppdatera hänvisningen har beretts under hand med Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet och Transportstyrelsen.

4 Alkylatbensin är bättre för hälsan och miljön än vanlig motorbensin

Alkylatbensin är en petroleumbaserad produkt precis som vanlig motorbensin. Alkylatbensinen har dock betydligt lägre tillåtna halter av bland annat bensen, aromater, polyaromater och olefiner än vanlig motorbensin. Genom att alkylatbensinen innehåller lägre halter av hälso- och miljöskadliga ämnen har alkylatbensinen bättre hälso- och miljöegenskaper än vanlig motorbensin.

Alkylatbensin är en specialprodukt som ursprungligen togs fram genom utvecklingsarbete vid dåvarande Arbetsmiljöinstitutet i Umeå (1987–1995) i samarbete med bland annat användare inom skogsindustrin. Arbetsmiljöinstitutet ledde under slutet av 1980-talet genomförandet av flera undersökningar om motorsågsavgaser. Undersökningarna föranled-

des av de rapporter som inkom om negativa hälsoeffekter vid motorsågsarbete och som ansågs bero på motoravgaser eller oljedimma. Dessa projekt ledde fram till rekommendationer om hur en "specialbensin för motorsågar" borde vara sammansatt för att ge minimala och acceptabla hälsoeffekter. Det så kallade alkylatbränslet som togs fram på 1990-talets början, till följd av dessa rekommendationer, innebar inledningsvis en kraftig sänkning av de ingående halterna av bland annat bensen, aromater, polyaromater och olefiner jämfört med vanlig motorbensin. Medan vanlig motorbensin innehåller en stor andel aromatiska (ringformade) föreningar som bensen, är alkylatbensin huvudsakligen uppbyggd av så kallade alkaner (paraffiner). Alkaner är raka kolvätemolekyler som inte har några multipla bindningar mellan atomerna.

4.1 Specifikationen för alkylatbensin

Varför har det maximalt tillåtna ångtrycket för alkylatbensin satts till 65 kilopascal?

Lantmännen anser att det maximalt tillåtna ångtrycket på 65 kilopascal i dagens alkylatbensin är för lågt för att kunna starta snöskotrar i temperaturer under minus 20 grader Celcius. Det går däremot bra att starta snöskotrarna med dagens vinterbensin i miljöklass 1 som har ett maximalt tillåtet ångtryck på 95 kilopascal. Reglering av bränslen och specifikationerna för dessa har gjorts inom olika lagar och har hanterats av olika myndigheter genom åren. Förarbetena (prop. 1995/96:202) från början på 1990-talet då alkylatbensinen togs fram är inte tydliga beträffande skälen för att det maximalt tillåtna ångtrycket för alkylatbensin ska vara 65 kilopascal. Det kan dock antas att alkylatbensinen främst var avsedd som ett sommarbränsle från början, särskilt med hänsyn till att det maximalt tillåtna ångtrycket för vanlig sommarbensin är 70 kilopascal som ligger så pass nära det maximalt tillåtna ångtrycket för alkylatbensin på 65 kilopascal.

Vad ligger till grund för specifikationen?

Det ligger nära till hands att tro att man, när den första specifikationen för alkylatbensin upprättades, utgick från den då gällande versionen av Svensk Standard SS 155461 Motorbränslen – Specialbensin för motordrivna arbetsredskap. Standarden är avsedd för motordrivna arbetsredskap där krav på i första hand arbetsmiljö och yttre miljöegenskaper är särskilt höga. Standarden bygger på alkylatbensinens egenskaper. Det har dock inte gått att fastställa om specifikationen för alkylatbensin upprättades i lagstiftningen innan standarden fanns på plats eller om den bygger på standarden. Standarden fastställdes av Swedish Standards Institute (SIS) våren 1995 (prop. 1995/96:202).

Miljöklassutredningen skrev i sitt delbetänkande Alkylat och miljöklassning av bensin (SOU 1995:30) bland annat att även om specialbensinen tagits fram i första hand av yrkeshygieniska skäl för motorsågar borde en övergång till alkylatbensin i arbetsmaskiner (t.ex. arbetsredskap, snöskotrar och utombordsmotorer) främjas eftersom det vore ett steg mot mer miljö- och hälsovänliga bränslen i sådana maskiner. Även

om arbetsmaskinerna vid tidpunkten endast svarade för cirka 4 procent av totalutsläppen i landet skulle en användning av alkylatbränslet kunna ha en betydelse ur lokal eller regional luftföroreningssynpunkt. Alkylatbränslet skulle kunna driva trädgårdsredskap i bostadsområden och användas i snöskotrar i fjällområdena i norrlandslänen. Vidare konstaterades att tillverkning av alkylatbensin skedde vid raffinaderier som hade katalytisk kracker (nedbrytning av långa kolkedjor med hjälp av katalysatorer i en katalytisk kracker). Den avgörande faktorn vid bedömningen av en ökad användning av alkylatbensin i stället för vanlig motorbensin var den knappa tillgången. Någon tillverkning av alkylatbensin skedde inte i Sverige utan oljebolagen importerade de bästa komponenterna från europeiska raffinaderier och därmed försämrades dessa länders möjligheter till att införa bättre bensinkvaliteter. Sammanfattningsvis resonerade Miljöklassutredningen slutligen så att tänkbara framtida vägar att gå för att främja övergången till alkylatbensin kunde vara en skattebefrielse för små förpackningar eller att alkylatbensinen jämfördes i skattehänseende med den framtida miljöklass 1 bensinen. Miljöklassutredningens delbetänkande ledde till att regeringen lämnade propositionen Miljöklassning av alkylatbensin (prop. 1995/96:202) till riksdagen som antog propositionen. Propositionen innehöll ett förslag till en ändring av bilagan till lagen (1985:426) om kemiska produkter. Ändringen innebar att alkylatbensin likställdes med annan bensin som hänfördes till miljöklass 2 genom indelning av miljöklass 2 i tre kategorier. Den tredje kategorin kallades 2c. Av praktiska skäl kom miljöklass 2c alltså främst att omfatta sådan bensin som användes i olika typer av arbetsredskap och som motsvarade flertalet av de egenskapskrav som ställdes på alkylatbensin i Svensk Standard SS 155461 Motorbränslen – Specialbensin för motordrivna arbetsredskap. Eftersom bensin i miljöklass 1 ännu inte fanns på marknaden motsvarade miljöklass 2 vid den tidpunkten den från miljösynpunkt bästa bensinen. Lagändringen trädde i kraft den 1 januari 1997.

Lagen (1985:426) om kemiska produkter upphävdes den 1 januari 1999 genom lagen (1998:811) om införande av miljöbalken, utfärdad den 11 juni 1998. Bensin delades i miljöklasser i en bilaga till miljöbalken.

Den 1 januari 2002 trädde lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen i kraft. I propositionen Avgasrening m.m. (prop. 2001/02:31) konstaterades bland annat att det länge har funnits bestämmelser om indelning av bränslen i miljöklasser. Miljöklassificeringen är uppbyggd på samma sätt som för fordon, där miljöklass 3 är sämst från miljösynpunkt och miljöklass 1 är bäst. För bensin saknades länge en specifikation för miljöklass 1 och därför var bensin i miljöklass 2 länge den bästa kvaliteten. Från den 1 januari 2000 finns miljöklass 1 och 2 för såväl bensin som dieselolja och miljöklass 1 för alkylatbensin.

Regeringen överlämnade den 11 april 2002 propositionen Sänkt skatt på alkylatbensin (prop. 2001:02/177) till riksdagen som antog propositionen. I propositionen föreslogs att energiskatten på alkylatbensin skulle sänkas för att främja en ökad användning av sådan bensin i tvåtaktsmotorer eftersom avgaserna från tvåtaktsmotorerna löser sig delvis i vattendrag och påverkar vattenfloran och -faunan.

För att ytterligare öka användningen av alkylatbensin gjordes 2006 en ändring i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Ändringen föranleddes av en skrivelse från Svenska Petroleum Institutet. I

proposition Miljöklassning av alternativa motorbränslen m.m. (prop. 2005/06:181) föreslogs därför att kraven avseende den tillåtna halten av olefiner, aromater och cyklohexaner mildras. Före denna ändring hade de svenska kraven på alkylatbensin varit hårdare jämfört med andra länder, vilket innebar att den kvalitet som krävdes i Sverige var relativt ovanlig på den europeiska marknaden. Oljebolagens hantering och distribution av alkylatbensin hade därför försvårats.

I propositionen Nya lagar om avgasrening och drivmedel (prop. 2010/11:51) föreslogs att lagen (2001:1080) om avgasrening och motorbränslen skulle upphävas och ersättas av avgasreningsslagen (2011:318) och drivmedelsslagen (2011:319). Drivmedelsslagen omfattar bland annat de delar av lagen om avgasrening och motorbränslen som handlar om att indela bränslen i miljöklasser samt förbud mot försäljning av drivmedel som inte uppfyller de EU-rättsliga minimikraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG. Direktiv 98/70/EG är genomfört i svensk rätt bland annat genom drivmedelsslagen och drivmedelsförordningen (2011:346). Ändringarna innebär även att bestämmelser om redovisning av drivmedelsutsläpp av växthusgaser och krav på drivmedelsleverantörer att minska utsläpp av växthusgaser infördes i drivmedelsslagen.

Hur tillverkas alkylatbensin?

Enligt redogörelsen i SOU 1995:30 är utgångsmaterialet för framställning av alkylatbensin två olika gasformiga ämnen, iso-buten och iso-butan. Iso-butan finns i råolja och kan utvinnas genom destillation, normalt i flera steg. Iso-buten är en biprodukt från en katalytisk krackeranläggning. En katalytisk kracker omvandlar tunga fraktioner till bensin och dieselolja samtidigt som gasformiga produkter bildas. Ur dessa gasformiga produkter kan iso-buten utvinnas. Iso-buten, kan utöver framställning av alkylatbensin, användas till andra saker i raffinaderier. Genom alkylering, dvs. genom reaktion mellan iso-buten och iso-butan, kan alkylatbensin alltså framställas. Alkylering är en reaktion där en alkylgrupp (funktionell grupp uppbyggd av kolatomer och väteatomer) förs över från en molekyl till en annan. Kemiskt reaktiva molekyler kan reagera med en alkylkedja. Reaktionen kallas för alkylering. Ett exempel är alkylering av reaktiva olefiner (alkener) med paraffiner (alkaner). Då bildas teknisk alkylatbensin. Teknisk alkylatbensin ska dock inte förväxlas med varumärket "Alkylatbensin", som innehåller teknisk alkylatbensin, men även andra rena tekniska bensinsorter samt butaner.

4.2 Tillgången på alkylatbensin är begränsad

Enligt Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI) är tillgången på alkylatbensin begränsad och det är därför viktigt att den används där nyttan är som störst. Alkylatbensinen gör störst nytta när den används i äldre tvåtaktsmotorer med förgasare eftersom dessa endast förbränner 70–80 procent av bränslet och resten släpps ut mer eller mindre oförbränt och därmed kan hamna i vattnet eller luften. Från miljö- och hälsosyn-

punkt är det därför viktigt att de skadligaste kolvätena tas bort ur bensinen. I moderna bilmotorer med avgasrening är miljönyttan av att använda alkylatbensin nästan obefintlig och därför bör alkylatbensin inte användas i dessa motorer. Alkylatbensinen uppfyller vidare inte specifikationerna för bensin till bilar och därmed gäller inte heller eventuella fordonsgarantier om alkylatbensin används i bilmotorer.

Alkylatbensin kan användas i alla tvåtakts utombordare, från extrem båttracing (Formula 2000) till tvåtakts utombordare i sjöboden. Vidare kan alkylatbensin också användas till mopeder, gräsklippare, motorsågar och andra arbetsredskap. Även snöskotrar kan köras på alkylatbensin.

5 Gällande rätt

Drivmedelslagen

Drivmedelslagen (2011:319) syftar till att förebygga att bränslen avsedda för motordrift skadar eller orsakar olägenheter för människors hälsa eller miljön. Den som tillverkar bränslen eller yrkesmässigt för in bränslen till Sverige ska ange bränslenas miljöklass med hänsyn till de tekniska krav som finns angivna i drivmedelslagen.

De tekniska kraven för alkylatbensin finns angivna i 5 § drivmedelslagen.

En definition av vad som avses med sommar och vinter anges i 2 § drivmedelslagen. I det följande avses med sommarbensin sådan bensin som får säljas sommartid och efterföljande mellanperiod och som har ett högsta tillåtet ångtryck på 70 kilopascal. Vinterbensin är sådan bensin som får säljas vintertid och efterföljande mellanperiod och som har ett högsta tillåtet ångtryck på 95 kilopascal. Vidare används ordet sommaralkylat med vilket avses alkylatbensin med ett högsta tillåtet ångtryck på 65 kilopascal som i dag får säljas året om trots att den inte alltid är optimal för kalla vinterdagar. Med vinteralkylat avses alkylatbensin med ett högsta tillåtet ångtryck på 95 kilopascal avsett för lägre utomhustemperaturer.

Året är indelat i en sommarperiod och vinterperiod med en efterföljande mellanperiod efter sommaren respektive vintern. Sommar- och vinterperioderna angränsar alltså inte till varandra och skiljer sig åt i olika delar av landet eftersom klimatet är olika i de norra och södra delarna av landet. Under sommar- och vinterperioderna och under respektive efterföljande mellanperiod får bensin säljas som anpassats för högre respektive lägre utomhustemperaturer. Mellanperioderna ger utrymme för aktörerna på marknaden att få tid på sig att kunna växla bränsle.

Direktiv 98/70/EG

Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG innehåller tekniska krav för bensin och dieselbränslen. Direktivet innehåller ett krav på högsta ångtryck för bensin

sommartid, vilket definieras i direktivet. Det finns dock inget krav på högsta ångtryck på bensin vintertid.

6 Vinteralkylat

6.1 Maximalt ångtryck för alkylatbensin

Regeringens förslag: Den tekniska specifikationen i 5 § drivmedelslagen (2011:319) ska ändras så att det högsta tillåtna ångtrycket för alkylatbensin är 95 kilopascal under den tid av året som inte är definierad som sommar i drivmedelslagen (vinteralkylat). Sommartid ska det högsta tillåtna ångtrycket för alkylatbensin fortsätta att vara 65 kilopascal.

Transportstyrelsens förslag stämmer överens med regeringens.

Remissinstanserna tillstyrker förslaget. Flertalet remissinstanser stöder särskilt att den ändrade kvaliteten endast ska gälla vintertid och vara frivillig att tillhandahålla. Några remissinstanser anmärker på brister i utredningen men kan trots det hålla med om utredningens övergripande slutsatser.

Skälen för regeringens förslag: Vanlig bensin finns som miljöklass 1 och miljöklass 2, och båda miljöklasserna tillåter ett högre ångtryck vintertid. Samma motsvarighet gäller inte för alkylatbensinen, vilket genom 5 § i drivmedelslagen (2011:319) endast öppnar för försäljning av alkylatbensin med ett maximalt ångtryck på 65 kilopascal i dag.

Det låga ångtrycket gör det svårt för t.ex. snöskotrar att starta på vintern. När vinterbensin används startar motorena eftersom vinterbensinen har ett maximalt högsta tillåtna ångtryck på 95 kilopascal. Ångtrycket är ett mått på bränslets benägenhet att förångas. Om bensinen har för högt ångtryck i förhållande till omgivande temperatur kan det leda till högre utsläpp och till ett så kallat ånglås i bränslesystemet. För lågt ångtryck i bensinen kan i stället orsaka startproblem. Startproblemet för alkylatbensinen skulle kunna lösas om ångtrycket vintertid ökas så att det hamnar över gränsen 65 kilopascal. Av drivmedelslagen framgår de specifikationer på motorbränslen som är godkända för försäljning i Sverige. Alkylatbensin med högre ångtryck finns alltså i dag inte som ett möjligt försäljningsalternativ enligt drivmedelslagen.

Alkylatbensinen är en petroleumbaserad produkt som har betydligt lägre tillåtna halter av bland annat bensen, aromater, polyaromater och olefiner än vanlig bensin och har därför bättre miljö- och hälsoegenskaper än vanlig motorbensin. Alkylatbensinen används främst i fritidsbåtar med tvåtaktsmotorer utan reningsutrustning. Dessa tvåtaktsmotorer förbränner endast cirka 70–80 procent av bränslet medan resten släpps mer eller mindre oförbränt ut i vattnet eller luften. Alkylatbensinen kan också användas i mopeder, gräsklippare, motorsågar och andra arbetsredskap. Även snöskotrar kan använda alkylatbensinen. Det är därför viktigt att de skadligaste kolvätena tas bort ut bränslet för att skydda miljön och människors hälsa. I moderna bilmotorer är miljönyttan dock nästan obefintlig

och därför bör alkylatbensinen inte användas i dessa. Tillgången på alkylatbensin är dessutom starkt begränsad.

Fördelarna för miljön är framförallt kopplad till påverkan på vatten och miljövinster av att använda alkylatbensin märkbara i vikar och grunda vatten där ekosystemet är särskilt känsligt. De ämnen som ingår i vanlig motorbensin är skadliga för människors hälsa och därför kan även hälsovinster nås genom att alkylatbensin används i stället för vanlig motorbensin.

Förslaget innebär att det är möjligt för bränsleleverantörer att tillhandahålla en alkylatbensin med ett maximalt tillåtet ångtryck på 95 kilopascal vintertid samt efterföljande mellanperiod fram till dess att sommarperioden börjar enligt 2 § drivmedelslagen (2011:319). Under sommaren gäller även fortsättningsvis att det maximalt tillåtna ångtrycket för alkylatbensin ska vara 65 kilopascal. Eftersom förslaget innebär att det är frivilligt att tillhandahålla en alkylatbensin med ett högre ångtryck är det möjligt för de bränsleleverantörer som endast vill tillhandahålla en alkylatbensin med ett maximalt tillåtet ångtryck på 65 kilopascal året om kan fortsätta att göra det.

Frivilligheten kan påverka utbudet av vinteralkylat eftersom tillhandahållandet av alkylatbensin med två olika ångtryck är förknippat med högre administrativa kostnader. Vissa leverantörer kan då välja att avstå från att erbjuda alkylatbensin med ett maximalt tillåtet ångtryck på 95 kilopascal vintertid. Konsumenterna kan då få svårt att få tillgång till vinteralkylat och därmed tvingas välja att använda antingen alkylatbensin med ett maximalt tillåtet ångtryck på 65 kilopascal eller vanlig motorbensin. Alkylatbensinen som inte är anpassad till låga temperaturer kan då medföra startproblem till exempel för snöskoterförare eller användare av motorsågar och snöslungor. De högre administrativa kostnaderna måste dock vägas mot nyttan av att konsumenterna kan använda vinteralkylat och på så sätt kunna bidra till mindre luftföroreningar och minska riskerna för deras hälsa. Drivmedelslagen bör ändras på så sätt att det blir möjligt för bränsleleverantörer att tillhandahålla en alkylatbensin med ett maximalt tillåtet ångtryck på 95 kilopascal vintertid.

6.2 Vinteralkylat ska tillhöra miljöklass 1

Regeringens förslag: Alkylatbensin som tillåts att ha ett högsta ångtryck på 95 kilopascal under den tid av året som inte definieras som sommar enligt drivmedelslagen ska tillhöra miljöklass 1.

Transportstyrelsens förslag stämmer överens med regeringens.

Remissinstanserna tillstyrker förslaget eller har inget att invända.

Skälen för regeringens förslag: Eftersom alkylatbensin har bättre hälso- och miljöegenskaper bör även vinteralkylat tillhöra miljöklass 1. Dagens alkylatbensin tillhör också miljöklass 1. Det saknas skäl att göra skillnad mellan dagens alkylatbensin och vinteralkylaten.

7 Ändring i den s.k. pumplagen

Regeringens förslag: Hänvisningen till en definition av förnybara energikällor i direktiv 2001/77/EG ska ändras i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel till att avse en hänvisning till en motsvarande definition i direktiv 2009/28/EG.

Skälen för regeringens förslag: Lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel (den s.k. pumplagen) innehåller en hänvisning till en definition av uttrycket förnybara energikällor i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/77/EG av den 27 september 2001 om främjande av el producerad från förnybara energikällor på den inre marknaden för el. Direktiv 2001/77/EG har upphävts genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG. Hänvisningen i lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel till en definition av förnybara energikällor i direktiv 2001/77/EG bör därför ändras till att hänvisa till en motsvarande definition av förnybara energikällor i direktiv 2009/28/EG.

8 Ikraftträdande

Regeringens förslag: Lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2017.

Transportstyrelsens förslag innehåller inget förslag på tidpunkt för ikraftträdande men det konstateras att någon särskild hänsyn vid ikraftträdande inte behöver tas.

Remissinstanserna har inga synpunkter.

Skälen för regeringens förslag: Det är önskvärt att ändringarna i drivmedelslagen kan tillämpas nästa vinter. Med hänsyn till att skattereglerna också ändras, bör ändringarna träda i kraft vid årsskiftet. Ändringarna i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel kan lämpligen träda i kraft vid samma tidpunkt.

9 Konsekvenser

Minskade problem med alkylatbensin vid start av motorer i kalla temperaturer

Enligt vad branschföreträdare har rapporterat till regeringen kan dagens alkylatbensin orsaka startproblem hos snöskotrar vid utomhustemperaturer under minus 20 grader Celsius. Problemen beror på att det maximalt tillåtna ångtrycket på 65 kilopascal hos vanlig alkylatbensin är för lågt för att motorerna ska fungera optimalt. Det uppstår inte samma problem om man använder vanlig vinterbensin, eftersom ångtrycket för det bränslet tillåts vara högre. Då startar motorerna vid dessa låga temperaturer. Startproblemet för alkylatbensinen skulle kunna lösas om ångtrycket vintertid ökas så att det hamnar över gränsen 65 kilopascal, anser bland annat Lantmännen.

Av drivmedelslagen framgår de specifikationer på motorbränslen som är godkända för försäljning i Sverige. Alkylatbensin med högre ångtryck finns i dag inte som ett möjligt försäljningsalternativ enligt drivmedelslagen. Dagens alkylatbensin är en petroleumbaserad produkt likväl som vanlig motorbensin men har betydligt lägre tillåtna halter av bland annat bensen, aromater, polyaromater och olefiner, vilket ger bättre hälso- och miljöegenskaper. Men samtidigt är tillgången på alkylatbensin begränsad, och det är därför viktigt att den används där miljönyttan är som störst. Vanlig bensin finns som miljöklass I och miljöklass II, och båda miljöklasserna tillåter ett högre ångtryck vintertid. Samma motsvarighet gäller inte för alkylatbensinen, vilket genom 5 § i drivmedelslagen endast öppnar för försäljning av alkylatbensin med ett maximalt ångtryck på 65 kilopascal i dag.

Transportstyrelsen har med anledning av Lantmännens skrivelse fått i uppdrag av Miljödepartementet att se över den tekniska specifikationen för alkylatbensin för att möjliggöra ett tillhandahållande av en vinterkvalitet. I ett sådant arbete ingår att ta fram en lämplig nivå på ångtrycket i form av ett författningsförslag och att samtidigt säkerställa att den föreslagna alkylatbensinen med ett högre tillåtet ångtryck inte ger oönskade effekter på hälsa och miljö jämfört med den alkylatbensin som finns i dag och jämfört med den mer traditionella vinterbensinen.

Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

De lösningar som övervägts utgår från tre huvudsakliga frågeställningar och är därmed inte i alla delar helt alternativa. En närmare beskrivning av respektive lösning lämnas under rubriken Kostnadsmässiga och andra konsekvenser.

Om ingen förändring av dagens reglering av alkylatbensin görs, kommer det fortsatt inte att vara tillåtet att sälja en alkylatbensin med ett högre ångtryck än 65 kilopascal. Därmed kommer startproblemen att kvarstå för bland annat snöskotrar tankade med alkylatbensin vid tempe-

raturer under minus 20 grader Celsius. Det kommer då inte att finnas något mer hälso- och miljövänligt alternativ till vanlig vinterbensin för de brukare som så önskar.

De som berörs av regleringen

Tillverkare och återförsäljare av alkylatbensin berörs av förslaget till reglering. Regleringen påverkar också medborgare och företag som önskar använda en alkylatprodukt som fungerar även vintertid. Alkylatbensin används i dag mestadels till små maskiner såsom motorsågar, gräsklippare, häcksaxar och småbåtsmotorer sommartid men skulle också kunna bli ett framtida alternativ för brukare av bland annat snöskotrar, motorsågar och snöslungor vintertid. När det gäller snöskotrar och potential för alkylatbensin anpassad för lägre utomhustemperaturer, tänker man kanske främst på användning av företag inom vinterturism, där större grupper är ute och åker på arrangerade skoterutflykter. Förbränning av bensin med oljeinblandning ger i dag oönskade avgaser och stickande lukt. Även statlig och kommunal verksamhet är potentiella intressenter, liksom företag och medborgare inom de areella näringarna det vill säga jordbruk, skogsbruk, renskötsel och yrkesfiske.

Kostnadsmässiga och andra konsekvenser

1 a Prova ut det optimalt högre ångtrycket för att en alkylatbensin ska kunna starta vid temperaturer under minus 20 grader Celsius och införa detta

För att om möjligt minimera påverkan på hälsa och miljö övervägdes inledningsvis att prova ut exakt vilket högre optimalt ångtryck som krävs hos alkylatbensinen för att även medge start vid temperaturer under minus 20 grader Celsius. Den tanken övergavs dock snabbt mot bakgrund av de många startförsök som skulle krävas och den förväntade kostnaden för dessa hos ett provningslaboratorium.

Mot bakgrund av den genomförda litteraturstudien, som endast innefattar dagens alkylatbensin med ett maximalt ångtryck på 65 kilopascal, valdes i stället att låta genomföra jämförande emissionsprovningar mellan vinterbensin och en tänkbar alkylatbensin med 95 kilopascals ångtryck. Syftet var att få en uppfattning om eventuella skillnader i avgasemissioner, vilka i sin tur kan ha en hälso- eller miljöpåverkan. Den senare emissionsprovningen är även den kostsam, men motiverad av verifieringsskäl eftersom den har direkt anknytning till eventuell hälso- eller miljöpåverkan. Att verifiera ett bränsle kostar strax under en miljon kronor.

1 b Välja det beprövade och maximalt tillåtna högre ångtrycket för vinterbensin och överföra detta till alkylatbensin

När snöskotrarna i dag inte startar med alkylatbensin vid temperaturer under minus 20 grader Celsius har förarna möjlighet att i stället använda vanlig vinterbensin med ett maximalt tillåtet ångtryck på 95 kilopascal. Det framstår därför som rimligt att även tillåta ett maximalt ångtryck på 95 kilopascal för en alkylatbensin anpassad för kalla utomhustemperaturer, som dessutom kan ge bättre hälso- och miljöegenskaper.

1 c Tillåta det högre ångtrycket för alkylatbensin året runt

Ett annat alternativ som övervägts är att tillåta det högre ångtrycket 95 kilopascal för alkylatbensin året runt. Men då detta strider mot internationell reglering är detta inget realistiskt alternativ att gå vidare med. Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG anger ett högsta ångtryck av 60 kilopascal för bensin under sommarperioden. Sverige har visserligen, då vi är ett land med låga sommartemperaturer, ansökt hos Europeiska kommissionen och också fått en dispens att ha ett högsta ångtryck för bensin på 70 kilopascal under sommarperioden. Ett högre ångtryck än den som Sverige har fått dispens för är inte tillåtet. En anledning till att man vill begränsa ångtrycket så mycket det går är att ett högre ångtryck kan leda till ökad förångning eller flyktighet hos bensinen och dess ingående komponenter. Detta kan i sin tur leda till ökad hälso- och miljöpåverkan.

2 a Införa ett obligatoriskt krav på att alkylatbensin som saluförs vintertid har en lägsta nivå på ångtryck

Ett alternativ kunde vara att göra alkylatbensin med ett ångtryck över 65 kilopascal obligatoriskt under vintern och en alkylatbensin med ångtryck under 65 kilopascal obligatoriskt under sommaren.

Om ett obligatoriskt krav på en alkylatbensin på exempelvis högst 95 kilopascal ångtryck infördes, skulle sannolikt startproblem hos snöskotrarna vid mycket låga temperaturer minska. Men samtidigt vore det inte rimligt att kräva av leverantörer av alkylatbensin att vintertid alltid tillhandahålla detta, i synnerhet som vissa motorer troligtvis skulle starta även på dagens alkylatbensin med maximalt 65 kilopascal ångtryck. Enligt uppgift har fyrtaktare större problem att starta vid riktigt låga temperaturer än tvåtaktare. Det skulle även kunna innebära krav på investeringar i produktionsprocessen för en leverantör för att alltid kunna tillhandahålla alkylatbensin med ett ångtryck av 95 kilopascal vintertid. Det framstår inte som rimligt mot bakgrund av att alkylatbensin inte är någon volymmässigt stor kommersiell produkt.

Regleringsalternativet med en skyldighet att bara saluföra vanlig alkylatbensin under sommarhalvåret respektive bara en alkylatbensin med ett högre ångtryck under vinterhalvåret medför ökade kostnader för bränsleleverantörerna för lagring och hantering av osålda kvaliteter samt växling av produkt mellan de olika årstiderna. Det som eventuellt skulle kunna tala emot att alkylatbensin med ett högre ångtryck säljs sommartid är om det högre ångtrycket medför stor påfrestning på fel valda förvaringskärl. I dag är det vanligt att alkylatbensin säljs i 5 liters plastdunkar på bensinmackar, hos återförsäljare av gräsklippare och på stormarknader med mera.

Något exakt svar på den frågan går inte att göra inom denna utredningsram. Men Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har vid kontakt gjort den allmänna bedömningen att såväl sommarkvalitet som vinterkvalitet av bensin, med deras olika ångtryck, är extremt brandfarliga vätskor. Att öppna en dunk med alkylatbensin med ett ångtryck på maximalt 65 kilopascal på sommaren eller att öppna en dunk med alkylatbensin med ett ångtryck på maximalt 95 kilopascal på vintern utgör lika stora

risker, menar myndigheten. Det som kan innebära problem är om man sparar alkylatbensin med det högre ångtrycket och öppnar på sommaren. Dunken ska tåla det, men det inre trycket kommer att vara betydligt högre i dunken och det kommer pysa ut mer antändbar bränsleånga när man öppnar. Det går heller inte att här svara för hur konsumenten väljer att förvara och hantera oförbrukad alkylatbensin med högre ångtryck under sommarperioden.

Diskussionen med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har dock varit av mer kortfattad och teoretisk karaktär. Inga praktiska försök kring eventuella risker runt förvaring och distribution av en alkylatbensin med högre ångtryck avsedd för kalla utomhustemperaturer har utförts. Därför rekommenderas att eventuella leverantörer av en framtida alkylatbensin med ett högre ångtryck, innan produkten sätts på marknaden, noga överväger konsekvenserna av olika förvarings- och distributionsalternativ samt gällande lagstiftning på området. Alternativ till distribution av en ny alkylatbensin med ett högre ångtryck i plastdunk kan exempelvis vara pumpar eller cisterner.

2 b Införa en frivillig alkylatbensin med ett högre ångtryck avsedd för användning då utomhustemperaturen är lägre

Genom att införa en frivillig alkylatbensin med ett ångtryck på maximalt 95 kilopascal, det vill säga lika högt ångtryck som i dag är tillåtet för vinterbensin, kommer de leverantörer av alkylatbensin som önskar att kunna tillhandahålla detta. Möjligheten ökar då även för dem som så önskar att kunna använda ett drivmedel med bättre hälso- och miljöegenskaper även vid mycket låga temperaturer. Samtidigt möjliggörs att de leverantörer som önskar kan välja att fortsätta tillhandahålla en alkylatbensin av maximalt 65 kilopascal ångtryck året om.

3 a Föreslå en ny miljöklass för en alkylatbensin med ett högre ångtryck

I drivmedelslagen delas olika bränslen in i olika miljöklasser, som sedan ligger till grund för bränslets skattesats. Ett regleringsalternativ kunde vara att alkylatbensin med ångtryck över 65 kilopascal tilldelas en egen miljöklass. Men att föreslå en helt ny miljöklass för alkylatbensin med ett högre tillåtet ångtryck framstår inte som rimligt endast mot bakgrund av att ångtrycket höjs via en tillsats av butan som, enligt Arbetsmiljöverkets bedömning, har färre associerade hälsorisker jämfört med vanlig bensin. Alkylatbensin med högre ångtryck blir inte mer hälso- eller miljöfarlig endast på grund av denna butantillsats. Därför framstår det inte heller som rimligt att föreslå en helt ny miljöklass för alkylatbensin med högre ångtryck.

3 b Föreslå att alkylatbensin med ett högre ångtryck placeras i samma miljöklass som dagens alkylatbensin

Som också nämnts under 3 a ovan delas i drivmedelslagen bränslen in i olika miljöklasser, som sedan ligger till grund för bränslets skattesats. Dagens alkylatbensin med högsta tillåtet ångtryck på 65 kilopascal är placerad i miljöklass 1, vilket framgår av 5 § i drivmedelslagen. Ursprungliga miljöklasser för bensin fanns som bilaga till 6 a § i lagen (1985:426) om kemiska produkter. Regeringens proposition Miljöklass-

ning av alkylatbensin (prop. 1995/96:202) innehöll förslag till en ändring i bilagan till lagen om kemiska produkter. Lagändringen som sedan trädde i kraft den 1 januari 1997 innebar att alkylatbensin först likställdes med annan bensin som hänfördes till miljöklass 2 enligt bilagan till lagen. Efter lagen om kemiska produkter har både miljöbalken och lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen hanterat bränslen. I regeringens proposition Sänkt skatt på alkylatbensin (prop. 2001/02:177) föreslogs att energiskatten på alkylatbensin skulle sänkas med 1,50 kronor per liter. Anledningen var då att man ville stödja användningen av tvåtakts båtmotorer. Detta gjordes genom att också uppgadera alkylatbensinen till miljöklass 1 i 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi. Denna lagändring trädde i kraft den 15 november 2002. Enligt propositionen Miljöklassning av alternativa motorbränslen m.m. (prop. 2005/06:181) är alkylatbensin dyrare att framställa än vanlig bensin och för att vara konkurrenskraftig omfattas den av en skattenedsättning som Sverige har medgetts av Europeiska rådet (rådets beslut av den 8 oktober 2002 om tillåtelse, i enlighet med artikel 8.4 i direktiv 92/81/EEG, för Sverige att tillämpa en differentierad energiskattesats för alkylatbensin för tvåtaktsmotorer).

Alkylatbensin har alltså historiskt sett länge tillhört miljöklass 1, och att skapa en ny miljöklass för en alkylatbensin med högre ångtryck framstår i dag inte som rimligt, särskilt inte då ångtrycket man enbart avser att höja med en butantillsats som inte skulle göra alkylatbensinen avsevärt mer hälso- eller miljöfarlig.

Det framstår inte heller som rimligt att i dag ändra miljöklassen utifrån kopplingen till eventuella skattesatser, eftersom en skattehöjning på alkylatbensin skulle kunna leda till en prishöjning. En prishöjning skulle i sin tur kunna påverka intresset för att tillhandahålla och använda en alkylatbensin som är anpassad för lägre utomhustemperaturer.

Även den i dag mest saluförda bensinen volymmässigt sommar- och vintertid tillhör miljöklass 1 enligt 4 § i drivmedelslagen. Det finns även en bensin miljöklass 2 enligt 6 § i drivmedelslagen, men den förekommer i praktiken inte alls på marknaden i dag.

Jämförelse av konsekvenser av de olika regleringsalternativen

När man jämför konsekvenserna av de olika regleringsalternativen framstår en kombination av 1 b, 2 b och 3 b som mest optimal. Detta är också utgångspunkten för det författningsförslag som Transportstyrelsen lägger fram, där lösningarna 1 b, 2 b och 3 b vägts mot varandra i den föreslagna ändringen av den nuvarande tekniska specifikationen för alkylatbensin i drivmedelslagen.

Det beprövade och maximalt tillåtna högre ångtrycket för vinterbensin är 95 kilopascal. Den föreslagna författningsändringen ger möjlighet för dem som önskar att tillhandahålla en alkylatbensin med det maximala ångtrycket 95 kilopascal, samtidigt som det också fortsatt blir möjligt för dem som så önskar att tillhandahålla dagens alkylatbensin med ett maximalt ångtryck på 65 kilopascal året runt. Det föreslås även att den tekniska specifikationen för alkylatbensin, inklusive ändringen som inkluderar en alkylatbensin som är anpassad för lägre utomhustemperaturer, fortsatt placeras i miljöklass 1.

EU-rättslig och internationell reglering

Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG anger ett högsta ångtryck av 60 kilopascal för bensin under sommarperioden. Sverige har ansökt hos Europeiska kommissionen och också fått en dispens att ha ett högsta ångtryck för bensin på 70 kilopascal under sommarperioden, eftersom vi är ett land med låga sommartemperaturer. Det finns däremot ingen begränsning i direktivet för ett högsta ångtryck vintertid. Det finns inte heller någon EU-reglering av alkylatbensin.

Den nu föreslagna ändringen i de svenska reglerna om alkylatbensin är förenlig med EU-rätten, då ändringen endast innebär att den nu gällande begränsningen till högst 65 kilopascal höjs till 95 kilopascal vintertid. Ändringen innebär ingen skyldighet att under vintertid gå upp till 95 kilopascal utan ger endast en möjlighet att göra det. Jämfört med det som gäller i dag innebär ändringen ett större utrymme för tillhandahållande av alkylatbensin.

Även om alkylatbensin inte regleras särskilt i EU-rätten, måste förslaget uppfylla kraven i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Ändringen bedöms vara förenlig med artiklarna 34–36 i EUF-fördraget som förbjuder kvantitativa import- och exportrestriktioner som inte grundas på sådana tvingande hänsyn som t.ex. intresset att skydda människors hälsa och miljön. Ändringen möjliggör att tillhandahålla alkylatbensin med bättre startegenskaper hos bl.a. snöskotrar under kalla utomhustemperaturer. En sådan alkylatbensin har bättre hälso- och miljöaspekter än vanlig motorbensin.

Den föreslagna ändringen har anmälts enligt det s.k. anmälningsdirektivet, dvs. Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster. Några synpunkter på anmälan har inte inkommit.

Ikraftträdande och informationsinsatser

Ingen särskild hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdandet. Inga särskilda informationsinsatser bedöms heller behövas. Det är förhållandevis små volymer av en frivillig alkylatbensin det handlar om.

Företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga och villkor i övrigt

Antal och storlek på företagen samt inom vilken bransch de är verksamma

Tillverkare av alkylatbensin berörs av regleringen. Samtliga återförsäljare av alkylatbensin berörs av regleringen. Alkylatbensin säljs – förutom på bensinstationer – på stormarknader och hos återförsäljare av gräsklippare och mindre handburna maskiner som motorsågar och häcksaxar. Alkylatbensinen tillhandahålls på en del bensinstationer i pump. Annars

är försäljning på 5-liters dunkar vanligt förekommande på såväl stormarknader som hos återförsäljare. Kommuner och företag, särskilt skogsbolagen, använder också alkylatbensin till sina tvåtaktsmaskiner, till vilka leverans kan ske med tankbil till egna cisterner. Även Lantmännen och försäljare av trädgårds- och skogsbruksmaskiner kan ha cisterner.

Framtida användare av alkylatbensin som är särskilt anpassad för lägre utomhustemperaturer berörs av regleringen. Bedömningen är att en alkylatbensin i större volymer främst skulle användas för snöskotrar och då främst av företag, myndigheter, areell näring (jordbruk, skogsbruk, renskötsel och yrkesfiske) och turismnäring. För privatpersoner finns möjligheten att alkylatbensin vintertid även skulle kunna användas till motorsågar, snöröjning och andra mindre handburna maskiner. Privata snöskoterförare kommer eventuellt inte att välja alkylatbensinen med det högre ångtrycket om prisskillnaden till vanlig vinterbensin blir för stor.

Det finns ingen tillverkare av råalkylat i Sverige i dag, men väl blandare och importörer som vidarebearbetar råalkylaten. Uppskattningsvis finns det cirka 10 stycken varumärken. Av de uppskattningsvis 10 tillverkarna eller blandarna ovan utgörs cirka 4 av importörer/tillverkare och ytterligare 6–7 av varumärken som säljer alkylatbensin under eget namn. Några mindre företag arbetar i huvudsak med alkylatbensin. De större bolagen har i regel ett bredare produktsortiment även inkluderande andra drivmedel, däribland vanlig vinterbensin. Företagen utgörs av allt från mindre företag till några stora bolag. Antalet anställda kan variera mellan cirka 20 i mindre företag till upp emot cirka 1 200 i större bolag. Det finns åtminstone två större bolag som säljer alkylatbensin.

Enligt Naturvårdsverket Rapport 6307, Alkylatbensin i småbåtsmotorer – Analys av miljöfördelar från 2009, uppgår den årliga användningen av dagens alkylatbensin (även kallad sommaralkylat) till cirka 100 000 kubikmeter per år och förbrukas främst i båtmotorer, snöskotrar, moped, gräsklippare och handredskap. Det är intressant att särskilt titta på den mängd alkylatbensin som i framtiden kan tänkas säljas för användning i framförallt snöskotrar, även om användning i exempelvis motorsågar och snöröjare även kan komma i fråga. I slutet av år 2012 fanns det i Sverige totalt 156 436 registrerade snöskotrar i trafik (Sveriges officiella statistik, Trafikanalys Statistik 2013:8). Av dessa snöskotrar används 75 procent för fritidsändamål (enligt Terrängkörning i Svenska Fjällvärlden, Länsstyrelsen i Norrbotten, Rapportserie nr 13/2007). Om man grovt antar att resterande 25 procent används av företag, myndigheter, areell näring och turismnäring blir det drygt 39 000 snöskotrar som kanske främst skulle köras på en alkylatbensin som är anpassad för lägre utomhustemperaturer. Om de i medeltal förbrukar cirka 3 liter per mil och kör 100 mil i månaden under cirka 5 snötäckta månader blir det grovt räknat cirka $39\,000 \times 3 \times 100 \times 5 = 59\,000\,000$ liter = 59 000 kubikmeter alkylatbensin för företag, myndigheter, areell näring och turismnäring. Som en jämförelse såldes under perioden november 2011 till mars 2012 cirka 1 500 000 kubikmeter låginblandad bensin i Sverige (enligt statistik från Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet). De 59 000 kubikmeter potentiell alkylatbensin avsedd för användning vid lägre utomhustemperaturer utgör för företag, myndigheter, areell näring och turismnäring cirka 4 procent av den totala försäljningen av låginblandad bensin under de snötäckta månaderna. Beräkningen ovan av den totala försälj-

ningen är teoretisk. Ett av företagen som är inriktade på alkylatbensin uppskattar en tillväxt för alkylatförsäljningen vintertid på omkring 200 kubikmeter om regleringen kommer till stånd.

Företagens tidsåtgång och administrativa kostnader

För de företag som väljer att tillhandahålla en frivillig alkylatbensin med ett högre ångtryck för att ge de slutkonsumenter som önskar en möjlighet att året runt och vid alla temperaturer använda alkylatbensin till förmån för hälsan och miljön kan viss tid krävas, vilket ger vissa administrativa kostnader. Det kan krävas en del administrativt arbete och även innebära en del kostnader att hålla isär sommar och vinterkvaliteter av alkylatbensinen. Antagligen kommer det liksom för vanlig bensin, särskilt om alkylatbensinen distribueras i pump, att krävas en övergångstid mellan sommar- och vinterkvalitet liksom mellan vinter- och sommartid. Det finns ju även en viss risk att det kan bli kvar osålda rester av alkylatbensinen med det högre ångtrycket inför sommarsäsongen. Säkerhetsaspekten runt dunkförvaring i skiftet mellan årstiderna behandlas under rubriken 2 a Införa ett obligatoriskt krav på att alkylatbensin som saluförs vintertid har en lägsta nivå på ångtryck.

De eventuella kostnader som kan uppstå måste dock vägas mot nyttan för de företag som önskar tillhandahålla en alkylatbensin som är anpassad för lägre utomhustemperaturer. Särskilt för mindre företag som i huvudsak säljer alkylatbensin kan det sannolikt vara värt att ta dessa kostnader, om det samtidigt ger möjlighet att kunna tillhandahålla fungerande alkylatbensin året runt och inte som nu endast en kvalitet som kanske bara fungerar under sommarhalvåret.

Kostnaderna blir genom regleringens konstruktion inte heller tvingande för företagen. Genom det författningsförslag som ges om en frivillig alkylatbensin med ett högre ångtryck kommer det fortsatt att vara möjligt för de företag som önskar att tillhandahålla en alkylatbensin av högst 65 kilopascal ångtryck året runt.

Företagens kostnader och eventuella följdändringar

Den föreslagna regleringen bedöms inte medföra andra kostnader än de som nämnts ovan och inga följdändringar av verksamheten.

Företagens konkurrensförhållanden

Regleringen bedöms inte i någon större utsträckning komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen nationellt. För kategorin mindre företag som i huvudsak är inriktade på tillhandahållande av alkylatbensin skulle det kunna vara intressant att även kunna tillhandahålla en alkylatbensin som är anpassad för kalla utomhustemperatur. Den andra kategorin företag som tillhandahåller alkylatbensin som en del av sitt sortiment är som regel större. De står och faller inte med den mindre volym vinterbensin som kan tänkas gå förlorad i försäljning om en del snöskotrar i framtiden i stället tankas med en alkylatbensin under den kallare årstiden. Samtidigt ges dessa större företag även en chans att tillhandahålla en vinteralkylat, om de så önskar.

Andra konsekvenser för företagen

Regleringen bedöms inte komma att påverka företagen i andra avseenden än vad som nämnts ovan.

Särskild hänsyn till små företag

Transportstyrelsen menar att hänsyn tagits till framförallt små företag som är speciellt inriktade på alkylatbensin, eftersom den föreslagna regleringen utgör en möjlighet för dem som vill säsonganpassa sortimentet av alkylatbensin och därmed även kunna öka försäljningen totalt sett över året.

Övriga konsekvenser

Miljö

Författningsförslaget ger möjlighet att under period med lägre utomhus-temperatur tillhandahålla en anpassad alkylatbensin, vilket vid användning ger en fördel vad gäller miljöaspekter. Det finns potential att miljöpåverkan därmed minskar något till följd av att en del vinterbensin byts ut mot den nya alkylatbensinen med betydligt lägre tillåtna halter av bland annat bensen, aromater, polyaromater och olefiner.

Hälsa

Författningsförslaget innebär en uppenbar fördel vad gäller hälsoaspekter.

Trafiksäkerhet

Ett eventuellt byte av bränsle från vinterbensin till alkylatbensin är ingen trafiksäkerhetsfråga. Däremot finns andra säkerhetsaspekter. Transportstyrelsen har konsulterat Myndigheten för samhällsskydd och beredskap angående den dunkdistribution (försäljning på 5 liters dunkar) som är vanlig för dagens alkylatbensin och om det skulle bli någon skillnad säkerhetsmässigt om alkylatbensinens ångtryck höjdes. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har gjort den allmänna bedömningen att såväl sommarkvalitet som vinterkvalitet av bensin, med deras olika ångtryck, är extremt brandfarliga vätskor.

Tillgänglighet

Författningsförslaget bedöms inte få några konsekvenser avseende tillgänglighet till transportsystemet. Om inte snöskotrar eller andra arbetsmaskiner startar på alkylatbensin vid låga temperaturer, finns och kommer fortsatt möjligheten att finnas att i stället köra på vinterbensin med högre tillåtet ångtryck. Det är mer en hälso- och miljövinst att även vintertid kunna köra på alkylatbensin.

10 Författningskommentar

10.1 Förslaget till lag om ändring i drivmedelslagen (2011:319)

5 §

Paragrafen innehåller tekniska specifikationer för alkylatbensin i miljöklass 1. Förslaget innebär att specifikationen beträffande alkylatbensinens maximala ångtryck ändras från nuvarande 65 kilopascal till 95 kilopascal men med den begränsningen att under sommaren får ångtrycket inte vara högre än det nuvarande, dvs. 65 kilopascal. Vad som anses som sommar definieras i 2 § i drivmedelslagen.

Höjningen av det maximala ångtrycket under den period som enligt 2 § i drivmedelslagen inte är sommar – dvs. vintern och de mellanperioder som varken är vinter eller sommar – är inte tvingande. Alkylatbensin med den nuvarande övre gränsen för ångtryck – 65 kilopascal – får saluföras året om.

10.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel

1 §

I paragrafen definieras uttryck som används i lagen. Paragrafen hänvisar till en definition av förnybara energikällor i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/77/EG av den 27 september 2001 om främjande av el producerad från förnybara energikällor på den inre marknaden för el. Detta direktiv har upphävts genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG. Hänvisningen till definitionen i direktiv 2001/77/EG ändras till att avse en hänvisning till en motsvarande definition i direktiv 2009/28/EG.

Rapportens lagförslag

Lag om ändring i drivmedelslagen (2011:319)

Härigenom föreskrivs att 5 § drivmedelslagen (2011:319) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §⁴

För klassificering i miljöklass 1 ska en alkylatbensin uppfylla följande tekniska krav:

- | | |
|--|---|
| <p>1. ångtrycket ska vid 37,8 grader Celsius vara lägst 50 kilopascal och högst 65 kilopascal,</p> | <p>1. ångtrycket ska vid 37,8 grader Celsius vara lägst 50 kilopascal och högst 95 kilopascal, dock högst 65 kilopascal under sommaren,</p> |
|--|---|
2. destillationen ska innebära att
- a) mellan 15 och 42 volymprocent har förångats vid 70 grader Celsius,
 - b) minst 75,0 volymprocent har förångats vid 150 grader Celsius,
 - c) minst 46,0 och högst 72,0 volymprocent har förångats vid 100 grader Celsius, om inte annat följer av d,
 - d) om skillnaden i temperatur mellan den temperatur då 45 volymprocent har förångats och den temperatur då 72 volymprocent har förångats understiger 10 grader Celsius, gäller i stället för c att den temperatur då 50 volymprocent har förångats (T50-värdet) ska ligga mellan 90 och 105 grader Celsius, och
 - e) slutkokpunkten är högst 200 grader Celsius,
3. olefiner får förekomma med högst 1,0 volymprocent,
4. aromater får förekomma med högst 1,0 volymprocent,
5. bensen får förekomma med högst 0,1 volymprocent,
6. cyklohexaner får förekomma med högst 2,0 volymprocent,
7. normalhexan får förekomma med högst 0,5 volymprocent,
8. svavel får förekomma med högst 10,0 milligram per kilogram,
9. bly får förekomma med högst 0,002 gram per liter,
10. metylcyklopentadienylmangantrikarbonyl (MMT) får förekomma med högst 2 milligram mangan per liter, och
11. densiteten ska vid 15 grader Celsius vara mellan 680 och 720 kilogram per kubikmeter.

Denna lag träder i kraft den ...

⁴ Senaste lydelse 2011:320.

Förteckning över remissinstanserna

Energigas Sverige, Energimyndigheten, Kommerskollegium, Konkurrensverket, Lantmännen Energi, Naturvårdsverket, Skatteverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Svenska Petroleum och Biodrivmedels Institutet (SPBI), Trafikverket, Transportstyrelsen, Tullverket, Naturskyddsföreningen, Svensk Energi, BIL Sweden, Svenska Bioenergiföreningen, Teknikföretagen