



Tillväxtverket
Regelrådet
Ank 2015 -01- 3 0
Dnr RR-2015-0048

Regelrådet Regelrådet <regelradet@regelradet.se>

Remiss om informationskrav avseende tillsatser i drivmedel

1 meddelande

Agren Ulrika <Ulrika.Agren@transportstyrelsen.se>

30 januari 2015 14:33

Till: "info@bilsweden.se" <info@bilsweden.se>, "info@birf.org" <info@birf.org>, "info@bussbranschen.se" <info@bussbranschen.se>, "registrator@energimyndigheten.se" <registrator@energimyndigheten.se>, "registrator@naturvardsverket.se" <registrator@naturvardsverket.se>, "konsumentverket@konsumentverket.se" <konsumentverket@konsumentverket.se>, "info.maskin@lantmannen.com" <info.maskin@lantmannen.com>, "regelradet@regelradet.se" <regelradet@regelradet.se>, "ebba.tamm@spbi.se" <ebba.tamm@spbi.se>, "robert.dimlich@svenskbensinhandel.se" <robert.dimlich@svenskbensinhandel.se>, "info@svebio.se" <info@svebio.se>, "info@skl.se" <info@skl.se>, "smc@svmc.se" <smc@svmc.se>, "maria.nordqvist@svmc.se" <maria.nordqvist@svmc.se>, "info@sp.se" <info@sp.se>, "info@akeri.se" <info@akeri.se>, "registrator@trafikverket.se" <registrator@trafikverket.se>, "registrator.uc-malmo@aklagare.se" <registrator.uc-malmo@aklagare.se>, "kansli@mhrf.se" <kansli@mhrf.se>
Kopia: Sundin Ingela <Ingela.Sundin@transportstyrelsen.se>, Malmstig Jonas <Jonas.Malmstig@transportstyrelsen.se>

Hej,

Välkomna med synpunkter på Transportstyrelsens remiss gällande föreskrifter om ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:66) om informationskrav avseende tillsatser i drivmedel.

Synpunkter skickas företrädesvis via e-post till vag@transportstyrelsen.se eller till

Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
Box 267
781 23 Borlänge

Synpunkter ska ha kommit in **senast den 23 februari 2015**.

Vänligen ange vår beteckning **TSF 2014-252** i remissvaret.

Föreskriftsförslag och tillhörande konsekvensutredning kommer även att publiceras på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se under rubrikerna Regler och Remisser.

Med vänlig hälsning

Ulrika Ågren
Handläggare,

Väg- och järnvägsavdelningen
Enheten för teknik och trafik
Sektion fordonsteknik väg

Direkt: 010-49 55 671
Sms: 073-020 90 63
ulrika.agren@transportstyrelsen.se

Transportstyrelsen
Box 267, 781 23 Borlänge
www.transportstyrelsen.se
Telefon 0771 - 503 503

Tänk på miljön innan du skriver ut din e-post !

3 bilagor



Remissiv ändring i TSFS 2011_66.pdf
33K



Konsekvensutredning ändring i TSFS 2011_66.pdf
185K



Föreskrifter om ändring i TSFS 2011_66.pdf
74K

Förslag till ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:66) om informationskrav avseende tillsatser i drivmedel;

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:66) om informationskrav avseende tillsatser i drivmedel; innehåller idag bestämmelser om skyldighet för den som tillhandahåller bensin att informera konsumenter om hur stor andel biodrivmedel som bensinen har och om lämplig användning av olika bränsleblandningar. Föreskrifterna innehåller även bestämmelser om märkning av anordningar för påfyllnad av drivmedel i syfte att informera konsumenter om metalltillsatser i drivmedel.

TSFS 2011:66 baseras på det senaste ändringsdirektivet 2009/30/EG till Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG (bränsle kvalitetsdirektivet) av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG.

Europeiska kommissionen ställde i en skrivelse (EU-pilot 6644/14/CLIM) den 26 juni 2014 frågor om Sveriges införlivande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/30/EG om ändring av direktiv 98/70/EG. Europeiska kommissionen uppmärksammade Sverige på att krav, enligt artikel 4.1 tredje stycket i bränslekvalitetsdirektivet om att medlemsstaterna ska se till att konsumenterna får lämplig information om andelen biodrivmedel i dieselbränslen, särskilt om halten av fame (fettsyrametylestrar), inte kunde hittas i de åtgärder som Sverige anmält.

Den svenska regeringen har även meddelat att man delar kommissionens uppfattning om att den svenska lagstiftningen bör kompletteras lämpligtvis genom en ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS

2011:66) om informationskrav avseende tillsatser i drivmedel så att informationskravet inte bara gäller biodrivmedel i bensin utan även i diesel.

Ni ges här tillfälle att komma in med synpunkter på bifogade föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:66) om informationskrav avseende tillsatser i drivmedel; och tillhörande konsekvensutredning. Materialet finns också på Transportstyrelsens hemsida www.transportstyrelsen.se under rubrikerna Regler/Remisser.

Synpunkter skickas företrädesvis via e-post till vag@transportstyrelsen.se eller till

Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
Box 267
781 23 Borlänge

Synpunkter ska ha kommit in **senast den 23 februari 2015**. Vänligen ange vår beteckning **TSF 2014-252** i remissvaret.

Kontaktpersoner

Ulrika Ågren, handläggare, enheten för teknik och trafik, Transportstyrelsen
tfn 010-495 56 71, ulrika.agren@transportstyrelsen.se

Jonas Malmstig, jurist, enheten för juridik, Transportstyrelsen
tfn 010-495 56 85, jonas.malmstig@transportstyrelsen.se

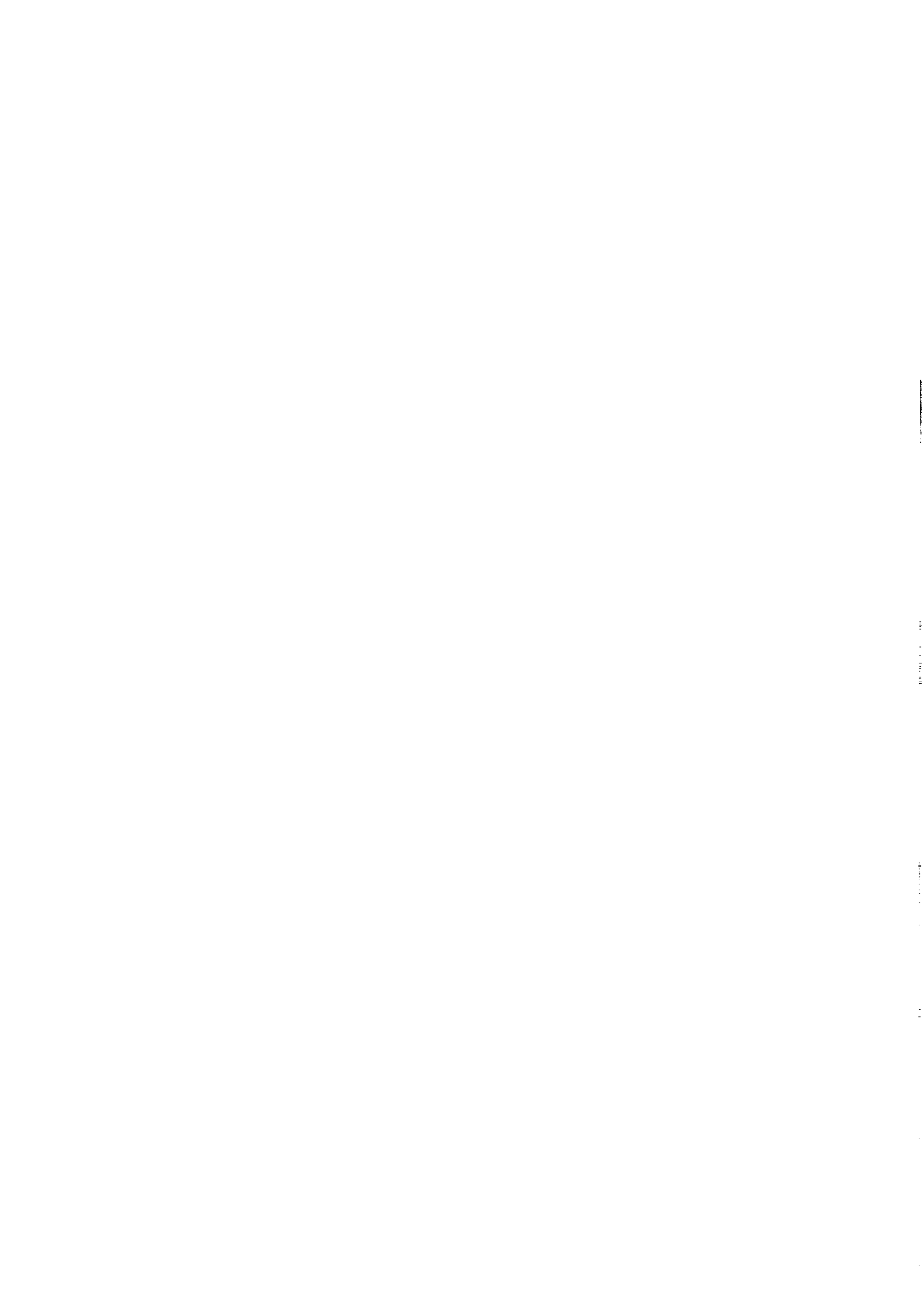
Birgitta Hermansson
Väg- och järnvägsdirektör

Bilagor

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2011:66) om informationskrav avseende tillsatser i drivmedel;
Konsekvensutredning

Sändlista

Bil Sweden	info@bilsweden.se
Bilimportörernas Riksförbund (BIRF)	info@birf.org
Bussbranschens Riksförbund	info@bussbranschen.se
Energimyndigheten	registrator@energimyndigheten.se
Naturvårdsverket	registrator@naturvardsverket.se
Konsumentverket	konsumentverket@konsumentverket.se
Lantmännen	info.maskin@lantmannen.com
Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF)	kansli@mhrf.se
Tillväxtverket/Regelrådet	regelradet@regelradet.se
Svenska Petroleum Biodrivmedel Institutet	ebba.tamm@spbi.se
Svensk Bensinhandel	robert.dimlich@svenskbensinhandel.se
Svebio, SBSAB, Bioenergi & Bioenergy International	info@svebio.se
Sveriges Kommuner och Landsting	info@skl.se
Sveriges MotorCyklister, SMC	smc@svmc.se, maria.nordqvist@svmc.se
Sveriges Tekniska Forskningsinstitut AB (SP)	info@sp.se
Sveriges Åkeriföretag	info@akeri.se
Trafikverket	registrator@trafikverket.se
Åklagarmyndigheten	registrator.uc-malmo@aklagare.se



Konsekvensutredning – ändring av informationskrav avseende tillsatser av biodrivmedel i dieselbränsle

Det föreslås att det i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:66) om informationskrav avseende tillsatser i drivmedel; ska läggas till en ny paragraf som reglerar informationskravet beträffande tillsatser av biodrivmedel, särskilt halten av fettsyrametylestrar, i dieselbränsle. Anledningen till förslaget är att den Europeiska kommissionen i EU-pilot 6644/14/CLIM av den 26 juni 2014, uppmärksammat Sverige på att motsvarande krav enligt artikel 4.1 tredje stycket i bränslekvalitetsdirektivet 98/70/EG, saknas i de åtgärder som Sverige anmält.

1 Vad är problemet/anledningen till regleringen

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:66) om informationskrav avseende tillsatser i drivmedel; innehåller idag bestämmelser om skyldighet för den som tillhandahåller bensin att informera konsumenter om hur stor andel biodrivmedel, särskilt etanol, som bensinen har och om lämplig användning av olika bränsleblandningar. Föreskrifterna innehåller även bestämmelser om märkning av anordningar för påfyllnad av drivmedel i syfte att informera konsumenter om metalltillsatser i drivmedel.

TSFS 2011:66 baseras på det senaste ändringsdirektivet 2009/30/EG till Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG (bränslekvalitetsdirektivet) av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG.

Europeiska kommissionen ställde i skrivelsen EU-pilot 6644/14/CLIM av den 26 juni 2014 frågor om Sveriges införlivande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/30/EG om ändring av direktiv 98/70/EG. Europeiska kommissionen uppmärksammade Sverige på att krav, enligt artikel 4.1 tredje stycket i bränslekvalitetsdirektivet om att medlemsstaterna ska se till att konsumenterna får lämplig information om andelen biodrivmedel i dieselbränslen, särskilt om halten av fame (fettsyrametylestrar), inte kunde hittas i de åtgärder som Sverige anmält.

Den svenska regeringen har även meddelat att man delar kommissionens uppfattning om att den svenska lagstiftningen bör kompletteras lämpligtvis genom en ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:66) om informationskrav avseende tillsatser i drivmedel; så att informationskravet inte bara gäller biodrivmedel i bensin utan även i diesel.

2 Vad blir effekterna om någon lösning på problemet/någon reglering inte kommer till stånd

Då Europeiska kommissionen genom EU-pilot 6644/14/CLIM) uppmärksammat att ett införlivande av artikel 4.1 tredje stycket i bränslekvalitetsdirektivet 98/70/EG saknas i den svenska lagstiftningen kan följden bli skadestånd om Sverige inte åtgärdar sina skyldigheter att införliva EU rätt .

3 Vad ska uppnås

Enligt bilaga II i bränslekvalitetsdirektivet 98/70/EG är det för närvarande tillåtet att blanda i högst 7,0 volymprocent fame i diesel. I artikel 4.1 andra stycket i bränslekvalitetsdirektivet 98/70/EG står också att medlemsstaterna trots kraven i bilaga II får tillåta diesel med en halt av fettsyrametylestrar (fame) på över 7 volymprocent. Sverige har genom drivmedelslagen (2011:319) valt att endast tillåta inblandning av fettsyrametylestrar i diesel upp till 7,0 volymprocent.

Gemenskapen har inom ramen för Kyotoprotokollet åtagit sig att uppfylla mål för växthusgasutsläpp för perioden 2008–2012. Dessutom har gemenskapen åtagit sig att minska växthusgasutsläppen med 30 % fram till 2020 inom ramen för en övergripande överenskommelse och med 20 % unilateralt. Alla sektorer kommer att behöva bidra till dessa mål. En aspekt av transportsektorns växthusgasutsläpp åtgärdas genom gemenskapens politik för koldioxid och bilar. Förbränning av transportbränsle bidrar i betydande grad till de totala växthusgasutsläppen i gemenskapen. Övervakning och minskning av växthusgasutsläppen från bränslen under hela livscykeln kan hjälpa gemenskapen att uppfylla sina mål rörande minskade växthusgasutsläpp genom att minska användningen av kolbaserat transportbränsle. Gemenskapen har antagit förordningar om begränsning av förorenande utsläpp från lätta och tunga vägfordon. Bränslespecifikationen är en av de faktorer som påverkar möjligheterna att begränsa den typen av utsläpp.

Anledningen till att den tillåtna halten av biodrivmedlet fame i diesel i

bilaga II i bränslekvalitetsdirektivet 98/70/EG genom ändringsdirektivet 2009/30/EG, höjdes från tidigare 5,0 volymprocent till 7,0 volymprocent är att det redan idag kan bidra till minskade utsläpp av växthusgasen koldioxid från dieseldrivna fordon och därmed minskad klimatpåverkan från transportsektorn. En ökad halt av fame i dieselbränslet kan dock medföra en teknisk påverkan på fordonet och motorerna (i litteraturen nämns problem som sämre lagringsstabilitet hos bränslet på grund av vattenupptag och tillväxt av mikroorganismer, sämre koldgenskaper vilket i värsta fall kan ge igensättning av luftfilter vid lägre temperaturer och sämre kompatibilitet med material i fordonet hos det färdigblandade bränslet). Därför kan konsumenterna behöva information om det dieselbränsle som man avser tanka innehåller biodrivmedel i en nivå som kan vara skadlig för fordonet och motorerna.

Fame är det enda biodrivmedlet som idag särskilt har pekats ut i bränslekvalitetsdirektivet 98/70/EG genom ett i bilaga II högsta tillåtet gränsvärde av 7,0 volymprocent i diesel, sannolikt på grund av att dess kemiska komposition är annorlunda jämfört med det fossila kolvätebaserade dieselbränslet. Ett annat idag förekommande biodrivmedel eller förnybar drivmedelskomponent som kan blandas i diesel eller ersätta diesel i dieselmotorer är HVO (Hydrogenated Vegetable Oil, vätebehandlad vegetabilisk olja). HVO är däremot till skillnad från Fame i stort sett kemiskt identisk med fossil diesel. I ändringsdirektivet 2009/30/EG (33) till 98/70/EG anges att det av tekniska skäl behövs en gräns för halten av fettsyrametylestrar i dieselbränsle. Någon sådan gräns behövs emellertid inte enligt ändringsdirektivet för andra biobränslekomponenter, såsom dieselbränsleliknande kolväten som framställs från biomassa med hjälp av Fischer-Tropsch-processen, eller för HVO.

4 Vilka möjliga lösningar finns

4.1 Alternativ som inte innebär reglering

Att inte reglera andelen biodrivmedel i dieselbränslen, och då särskilt skadliga halter av fettsyrametylestrar (fame) i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:66) om informationskrav avseende tillsatser i drivmedel, har redan provats sedan ikraftträdandet den 1 augusti 2011. Vid den tidpunkten ansåg flera remissinstanser att förbudet i drivmedelslagen (2011:319) mot att tillsätta högre halter än 7 volymprocent fettsyrametylestrar i dieselbränslen var tillräckligt. Då den allmänna uppfattningen är att tillåtna halter av fame på högst 7 volymprocent inte är skadligt för dieselfordonen ansågs att information om sådana halter skulle förvirra konsumenterna. Men när Europeiska kommissionen genom EU-pilot 6644/14/CLIM) av den 26 juni 2014, uppmärksammat att ett

införlivande av artikel 4.1 tredje stycket i bränslekvalitetsdirektivet 98/70/EG saknas i den svenska lagstiftningen finns det inte något alternativ till att nu reglera informationskravet beträffande andelen biodrivmedel i dieselbränslen. Om TSFS 2011:66 inte ändras i det avseendet brister Sverige i sina förpliktelser att införliva EU rätt.

4.2 Regleringsalternativ

4.2.1 Alternativ 1

Den som tillhandahåller dieselbränsle ska se till att konsumenterna får information om andelen biodrivmedel i dieselbränslet, särskilt om halten fettsyrametylestrar i dieselbränslet. Informationen ska ges på det ställe dieselbränslet tillhandahålls och vara väl synlig, lätt att läsa och tillgänglig dygnet runt.

Regleringsalternativ 1 innebär att den som tillhandahåller dieselbränslen alltid ska informera konsumenterna om halten av biodrivmedel i dieselbränslet, särskilt om halten av fettsyrametylestrar. Men samtidigt framstår det idag inte som relevant att kräva information om alla halter av biodrivmedel inklusive fettsyrametylestrar i dieselbränslen av skäl som framgår nedan.

Det högsta gränsvärdet för fame, fettsyrametylestrar i dieselbränsle är 7,0 volymprocent enligt bilaga II bränslekvalitetsdirektivet 98/70/EG. I ändringsdirektivet 2009/30/EG (33) anges att det av tekniska skäl behövs en gräns för halten av fettsyrametylestrar i dieselbränsle. Någon sådan gräns behövs emellertid inte enligt ändringsdirektivet för andra biobränslekomponenter, såsom dieselbränsleliknande kolväten som framställs från biomassa med hjälp av Fischer-Tropsch-processen, eller för vätebehandlad vegetabilisk olja (HVO). Enligt artikel 4.1 i 98/70/EG andra stycket får medlemsstaterna trots kraven i bilaga II tillåta att diesel med en halt av fettsyrametylestrar över 7,0 volymprocent släpps ut på marknaden. Detta har ännu inte införlivats i nationell rätt. I den svenska drivmedelslagen 2011:319 är den högsta tillåtna halten av fame i diesel idag 7,0 volymprocent. Europastandarden EN 590 för diesel har även den idag en högsta tillåtna halt på 7,0 volymprocent för fame. Fordonsgarantierna är, enligt uppgift från fordonsbranschen, även de uppbyggda kring överensstämmelse med Europastandarden EN 590. Inblandning av upp till 7,0 volymprocent fame är accepterat av fordonsbranschen och medlemsstaterna enligt gränsvärdet i bränslekvalitetsdirektivet.

4.2.2 Alternativ 2

Den som tillhandahåller dieselbränsle ska se till att konsumenterna får information om andelen biodrivmedel i dieselbränslet, särskilt om halten fettsyrametylestrar i dieselbränslet överstiger 5 volymprocent. Informationen ska ges på det ställe dieselbränslet tillhandahålls och vara väl synlig, lätt att läsa och tillgänglig dygnet runt.

Regleringsalternativ 2 innebär att den som tillhandahåller dieselbränslen ska informera konsumenterna om andelen av biodrivmedel i dieselbränslet, särskilt om halten fettsyrametylestrar överstiger 5 volymprocent. Anledningen till detta regleringsalternativ är att den tillåtna halten av biodrivmedlet fame i diesel genom ändringsdirektivet 2009/30/EG, höjdes från tidigare 5,0 volymprocent till 7,0 volymprocent. Men samtidigt är den högsta tillåtna halten av fame i diesel i drivmedelslagen (2011:319) idag 7,0 volymprocent. Inblandning av upp till 7,0 volymprocent för fame är även accepterat av medlemsstaterna enligt detta gränsvärde i bränslekvalitetsdirektivets bilaga II. Det finns dessutom en acceptans från fordonsbranschen genom fordonsgarantier baserade på Europastandarden EN 590. Risken finns att konsumenterna skulle kunna bli förvirrade över information om halter av fettsyrametylestrar mellan 5 och 7 volymprocent då dieselfordonen anses klara dessa halter.

4.2.3 Alternativ 3

Den som tillhandahåller dieselbränsle ska se till att konsumenterna får information om andelen biodrivmedel i dieselbränslet, särskilt om halten fettsyrametylestrar i dieselbränslet överstiger 7 volymprocent. Informationen ska ges på det ställe dieselbränsle tillhandahålls och vara väl synlig, lätt att läsa och tillgänglig dygnet runt.

Regleringsalternativ 3 innebär att den som tillhandahåller dieselbränslen alltid ska informera konsumenterna om andelen av biodrivmedel i dieselbränslet, särskilt om halten fettsyrametylestrar överstiger 7 volymprocent. Fördelen är att för fettsyrametylestrarna sammanfaller informationskravet med det högsta tillåtna gränsvärdet i bränslekvalitetsdirektivets bilaga II, liksom i den svenska drivmedelslagen. Nackdelen är att det samtidigt kan bli en överinformation till kunderna om den aktuella halten av biodrivmedlet i fråga inte är skadlig för dieselfordonen.

4.2.4 Alternativ 4

Den som tillhandahåller dieselbränsle ska se till att konsumenterna får information om för motorerna skadliga andelar biodrivmedel i dieselbränslet, särskilt om halten fettsyrametylestrar i dieselbränslet

överstiger 7 volymprocent. Informationen ska ges på det ställe dieselbränslet tillhandahålls och vara väl synlig, lätt att läsa och tillgänglig dygnet runt.

Regleringsalternativ 4 innebär att den som tillhandahåller dieselbränslen ska informera konsumenterna om skadliga andelar av biodrivmedel i dieselbränsle, särskilt om halten fettsyrametylestrar överstiger 7 volymprocent. Fördelen är att det kommer att informeras om alla skadliga andelar biodrivmedel i dieselbränsle inklusive fettsyrametylesterhalter överstigande 7 volymprocent. För fettsyrametylestrarna sammanfaller informationskravet med det högsta tillåtna gränsvärdet i bränslekvalitetsdirektivets bilaga II, liksom i den svenska drivmedelslagen. För andra biodrivmedel finns idag inga gränsvärden, men om det i framtiden skulle visa sig att det finns skadliga andelar av biodrivmedel i dieselbränslen så finns det då ett krav att informera. Detta kan vara av betydelse om det uppdagas att vissa fordon eller motorer är särskilt känsliga mot vissa andelar av biodrivmedel i dieselbränslen.

5 Samhällsekonomisk analys

5.1 Företag

5.1.1 Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen

Främst berörs de företag som tillhandahåller drivmedel då regleringsförslagen innehåller bestämmelser om skyldighet för den som tillhandahåller ett dieselbränsle att på det ställe som dieselbränslet tillhandahålls informera konsumenter om hur stor andel biodrivmedel, särskilt fame (fettsyrametylestrar) som dieselbränslet innehåller. Enligt statistik från Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI) på sidan <http://spbi.se/statistik/forsaljningsstallen/> fanns det år 2013 totalt 2716 stycken försäljningsställen av drivmedel i Sverige. Marknaden dominerades då av större bolag som OKQ8, Statoil, Preem, Q-Star och st1 med cirka 300-600 försäljningsställen var. Shell, Jet (numera ingo) och Din-X hade cirka 100-200 stycken försäljningsställen var. Slutligen fanns också några mindre bolag som Bilvia, Bilisten, Dalvik Oil och Pump/Gulf med cirka 25-65 stycken försäljningsställen var. Det är på sådana publika säljställen som informationen till konsumenterna sannolikt kommer att ges liksom på sjömackar och fristående pumpar eller tankar hos och för företag. Bränslekvalitetsdirektivet tillämpningsområde omfattar av betydelse i det

här sammanhanget vägfordon (i Sverige motorfordon), mobila maskiner, jordbruks- och skogstraktorer, samt fritidsbåtar när de inte är till havs.

Regleringsalternativ 1, 2, 3 och 4 berör alla samtliga tänkbara publika försäljningsställen, sjömackar och pumpar eller tankar hos och för företag. Informationen ska ges av alla som tillhandahåller ett dieselbränsle. Det är ingen skillnad på hur många och stora företag som berörs av de olika regleringsalternativen.

5.1.2 Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader

Att informera konsumenterna om drivmedlens beskaffenhet är något som redan idag på frivillig basis sker på många säljställen. Ofta framgår detta av märkning direkt på pumpen eller anordningen för påfyllnad av drivmedlet. Att med klistermärken markera bensin 95 och 98 liksom diesel är allmänt vedertaget på försäljningsställena i Sverige sedan många år tillbaka. Dessutom finns det sedan ikraftträdandet av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:66) om informationskrav avseende tillsatser i drivmedel; den 1 augusti 2011 ett krav om att märka andelen biodrivmedel, särskilt etanol i bensin, liksom metalltillsatser i drivmedel. Att nu införa ett motsvarande krav om märkning av andelen biodrivmedel i dieselbränslen innebär inte en betydande ytterligare tidsåtgång för företagen.

Vad beträffar tidsåtgången för informationsgivning och märkning för företagen uppskattas denna vara störst för regleringsalternativ 1 som innebär att den som tillhandahåller dieselbränslen alltid ska informera konsumenterna om halten av biodrivmedel i dieselbränslet, särskilt om halten av fettsyrametylestrar, vilket också innebär att det ska informeras om alla halter av fettsyrametylestrar. Därefter kommer regleringsalternativ 2 som innebär ett informationskrav för alla halter av biodrivmedel liksom fettsyrametyhalter överstigande 5 volymprocent. På tredje plats kommer regleringsalternativ 3 som innebär ett informationskrav för alla halter av biodrivmedel liksom fettsyrametylhalter (fame) överstigande 7 volymprocent.

Men Regleringsalternativ 3 sammanfaller samtidigt med att det i den svenska drivmedelslagen 2011:319 finns en högsta tillåten halt av fame i diesel på 7,0 volymprocent. I praktiken innebär detta att få eller inga anordningar för påfyllande av dieselbränsle behöver märkas upp just med avseende på halten av fettsyrametylestrar. Däremot innebär samtliga regleringsalternativ 1, 2, och 3 att det ska informeras om alla halter av biodrivmedel, inklusive alla tänkbara halter av exempelvis HVO, trots att bränslekvalitetsdirektivet enbart innehåller ett gränsvärde för fame idag.

Regleringsalternativ 4 slutligen innefattar ett krav på att informera om skadliga andelar biodrivmedel i dieselbränslen, liksom halter av fame överstigande 7 volymprocent. Tidsåtgången för företagen genom detta regleringsalternativ beräknas vara minst då det innebär att enbart de skadliga halterna av alla slags biodrivmedel inklusive fame kommer att behöva informeras om. Samtidigt innefattas en förberedelse inför framtiden i regleringsalternativ 4 genom att det behöver informeras om skadliga halter av biodrivmedel i dieselbränsle.

5.1.3 Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta

Det kan handla om att bolagen behöver ta fram viss ny information och/eller märkdekaler och placera ut dessa på pumparna. I de fall försäljningsställena är bemannade kan klistermärkena sannolikt placeras ut av befintlig personal. I fråga om automatstationer, sjömackar och pumpar och cisterner för och hos företag, kan någon behöva resa ut och märka upp anordningar för påfyllnad av dieselbränslet. Eventuellt behöver då denna tjänst köpas in av ett mindre bolag med få anställda. Men samtidigt är detta, förutsatt att bolaget inte ofta ändrar sin biodrivmedelsinblandning, sannolikt en kostnad som uppstår sällan, liksom att den ligger i linje med en frivillig märkningsverksamhet som redan idag förekommer. Något behov av att köpa tjänsten kontinuerligt eller att företagen permanent ska behöva utöka personalstyrkans storlek med anledning av denna föreskriftsändring förutses inte.

Att göra de förtydliganden som följer av de föreslagna föreskrifterna kommer att innebära vissa kostnader och viss hantering av de som tillhandahåller drivmedel. Men de administrativa kostnaderna bedöms inte skilja sig i någon större utsträckning från de som redan idag genomförs på frivillig basis.

Kostnaden för företagen beträffande de olika regleringsalternativen bedöms liksom när det gäller tidsåtgången vara störst för regleringsalternativ 1, följt av regleringsalternativ 2, 3 och 4 i fallande ordning.

5.1.4 I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen

Generellt sett förutses ingen större påverkan på konkurrensförhållandena mellan företagen med anledning av regleringen. Att informera om biodrivmedelsinblandning i dieselbränslen ligger i linje med den frivilliga information runt drivmedel som branschen redan idag gör på

försäljningsställena. Informationskravet kommer sannolikt också att bli minst för de små företagen genom det mindre antalet försäljningsställen som dessa företag förfogar över. Sannolikt kommer informationsbördan att ha sin tyngdpunkt hos större företag som också har större både ekonomiska och personella resurser.

Regleringsalternativ 1, 2, 3 och 4 berör alla samtliga tänkbara publika försäljningsställen, sjömackar och pumpar eller tankar hos och för företag. Informationen ska ges av den som tillhandahåller ett dieselbränsle oavsett andelen biodrivmedel däri. Det är ingen skillnad beträffande hur många eller hur stora företag som berörs av de olika regleringsalternativen och innebär därmed inte heller någon egentlig påverkan på konkurrensförhållandena.

5.1.5 Behöver särskild hänsyn tas till små företag

Nej, ingen särskild hänsyn behöver tas till små företag då de administrativa kostnaderna och den tidsåtgången som följer av förslaget endast bedöms öka marginellt från det som idag redan genomförs när det gäller information på säljställen till konsumenterna om drivmedlen. Som redan konstaterats gällande påverkan på konkurrensförhållandena ovan kan informationskravet till och med påverka de mindre företagen i något mindre utsträckning genom det mindre antalet försäljningsställen som dessa företag förfogar över jämfört med de större företagen. Detta gäller för samtliga regleringsalternativ.

5.1.6 I vilka andra avseenden påverkas de berörda företagen

De berörda företagen påverkas inte i några andra avseenden av de olika regleringsförslagen 1, 2, 3 och 4 än vad som redan beskrivits ovan. Att informera om biodrivmedelsinnehåll i dieselbränsle är en förhållandevis enkel åtgärd.

5.2 Konsumenter

Regleringsändringen som sådan syftar till att konsumenterna ska få närmare information om andelen biodrivmedel, särskilt fame i dieselbränsle, vilket är mycket positivt för konsumenterna. Därigenom har konsumenterna möjlighet att avstå ifrån att tanka ett dieselbränsle som skulle kunna vara skadligt för det egna fordonet därmed också undvika kostnader för detta. Risken för eventuella kostnadshöjningar för konsumenterna på dieselbränsle med anledning av märkningskravet bedöms som mycket liten. Detta gäller samtliga regleringsalternativ 1, 2, 3 och 4.

5.3 Statens finanser

Statens finanser bedöms inte påverkas. Det är inte aktuellt att ta ut några avgifter på grund av denna föreskriftsändring. Det är ingen skillnad mellan de olika regleringsalternativen 1, 2, 3 och 4 ur den aspekten.

5.4 Samhället i övrigt

Informationen om biodrivmedelshalten i dieselbränsle handlar framförallt om att skydda fordonen från att tankas med felaktiga bränslen och är därmed främst en konsument- och tillverkarfråga. Och då endast i marginell omfattning då majoriteten av fordonen anses klara inblandning av fettsyrametylesterhalter upp till 7 volymprocent. Externa effekter som utsläpp till luft och vatten, buller, olyckor och infrastrukturslitage påverkas i mycket liten utsträckning av denna föreskriftsändring. Det är ingen skillnad mellan de olika regleringsalternativen 1, 2, 3 och 4 ur den aspekten.

5.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

Myndigheter och offentlig förvaltning bedöms inte påverkas av regeländringen i någon större omfattning. Informationen om biodrivmedelshalten i dieselbränsle handlar framförallt om att skydda fordonen från att tankas med felaktiga bränslen och är därmed främst en konsument- och tillverkarfråga. Det är ingen skillnad mellan de olika regleringsalternativen 1, 2, 3 och 4 ur den aspekten.

5.6 Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna

En sammanställning av de samhällsekonomiska effekterna för de olika regleringsalternativen återfinns i tabell 5.6.1.

5.6.1 Jämförelse av de samhällsekonomiska konsekvenserna mellan regleringsalternativ 1, 2, 3 och 4

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/ kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	
Företag	<p>Att informera konsumenterna om drivmedlens beskaffenhet är något som redan idag på frivillig basis sker på många säljställen. Ofta framgår detta av märkning med klistermärken direkt på pumpen eller anordningen för påfyllnad av drivmedlet.</p> <p>Att nu införa ett krav på märkning av andelen biodrivmedel i dieselbränslen innebär generellt sett inte någon oöverstiglig ny tidsåtgång eller kostnad för företagen. Det innebär inte heller någon extra börda för mindre företag. Tvärtom kan de faktiskt påverkas mindre än de större företagen genom det mindre antal säljställen som de mindre företagen förfogar över.</p>	-	-	Tidsåtgången för informationsgivning och märkning och därmed förknippade kostnader för företagen uppskattas vara störst för regleringsalternativ 1, följt av regleringsalternativ 2, 3 och 4 i fallande ordning.

Konsumenter	Eventuella kostnadshöjningar på dieselbränsle med anledning av märkningskravet bedöms som mycket små för konsumenterna.	-	-	Denna regleringsändring som i sig syftar till att konsumenterna ska få närmare information om andelen biodrivmedel, särskilt fäme i dieselbränsle är mycket positivt för dem. Därigenom har konsumenterna möjlighet att avstå ifrån att tanka ett dieselbränsle som skulle kunna vara skadligt för det egna fordonet och därmed också undvika kostnader för detta. Regleringsalternativ 3 och 4 bedöms som minst förvirrande för konsumenterna.
Statens finanser	Statens finanser bedöms inte påverkas. Det är inte aktuellt att ta ut några avgifter på grund av denna föreskriftsändring.	-	-	Det är ingen skillnad mellan de olika regleringsalternativen 1, 2, 3 och 4 beträffande påverkan på statens finanser.
Samhället i övrigt	Informationen om biodrivmedelshalten i dieselbränsle handlar framförallt om att skydda fordonen från att tankas med felaktiga bränslen och är därmed främst en konsument- och tillverkarfråga. Externa effekter som utsläpp till luft och vatten, buller, olyckor och infrastrukturslitage påverkas knappast alls av denna föreskriftsändring.	-	-	Det är ingen skillnad mellan de olika regleringsalternativen 1, 2, 3 och 4 beträffande påverkan på samhället i övrigt.
Myndigheter och andra	Myndigheter och offentlig förvaltning bedöms inte	-	-	Det är ingen skillnad mellan de olika

offentliga organ	påverkas av regeländringen i någon större omfattning.			regleringsalternativen 1, 2, 3 och 4 ur den aspekten.
Totalt	-	-	-	Att informera konsumenterna om biodrivmedelsinnehållet i dieselbränsle genom märkning på anordningen för påfyllnad av dieselbränsle bedöms generellt sett vara en mindre och hanterbar kostnad för den som tillhandahåller dieselbränslet vare sig det handlar om regleringsalternativ 1, 2, 3 eller 4. För konsumenterna bedöms det enbart som positivt att få tydlig information om biodrivmedelsinnehållet i dieselbränsle. Mest relevant för konsumenterna och också mest samhällsekonomiskt försvarbart bedöms regleringsalternativ 4 vara då det riktar in sig på information om skadliga halter av biodrivmedelstillsatser inklusive fettsyrametylesterhalter över 7 volymprocent. Det senare sammanfaller dessutom med gränsvärden i drivmedelslagen och bränslekvalitetsdirektivet.

6 Fördelningsanalys

De föreslagna lösningarna som innebär ett märkningskrav för biodrivmedelsinnehållet i dieselbränsle berör sannolikt mest fordonsägarna som därmed får chans till information om halter som skulle kunna vara skadligt för det egna fordonet. På så vis kan de förhoppningsvis undvika kostnader och olägenheter för detta. Det är den främsta vinsten ur en samhällsekonomisk synvinkel. Som tidigare diskuterats innebär regleringsalternativ 1 störst mängd information till konsumenterna och fordonsägarna, följt av regleringsalternativ 2, 3 och 4 i fallande ordning. Men samtidigt är störst mängd information inte nödvändigt mest samhällsekonomiskt eller rimligt. Det är viktigt att kunderna förmår ta emot den information som ges. Ur den aspekten har regleringsalternativ 4 bedömts ligga bäst till.

7 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

De transportpolitiska målen bedöms inte påverkas i någon nämnvärd omfattning utom möjligtvis beträffande funktionsmålet tillgänglighet. Genom att fordonsägarna får information på pumpen innan påfyllnad av bränsle kan feltankningar och därmed skada på fordonen undvikas för de fordon som eventuellt ligger i riskzonen. Hänsynsmålet (säkerhet, hälsa och miljö) bedöms däremot inte påverkas i någon större omfattning av de föreslagna lösningarna. Det är inte heller någon skillnad mellan de olika regleringsalternativen ur den aspekten.

8 Vad är förslaget

Mot bakgrund av det som framkommit i tidigare analyser framstår regleringsförslag 4 som det mest rimliga beträffande krav på information gällande tillsats av biodrivmedel i dieselbränsle;

Den som tillhandahåller dieselbränsle ska se till att konsumenterna får information om för motorerna skadliga andelar biodrivmedel i dieselbränslet, särskilt om halten fettsyrametylestrar i dieselbränslet överstiger 7 volymprocent. Informationen ska ges på det ställe dieselbränslet tillhandahålls och vara väl synlig, lätt att läsa och tillgänglig dygnet runt.

Fördelen är att det kommer att informeras om alla skadliga andelar biodrivmedel i dieselbränslen inklusive de halter av fettsyrametylestrar som överstiger 7 volymprocent. För fettsyrametylestrarna sammanfaller informationskravet med det högsta tillåtna gränsvärdet i bränslekvalitetsdirektivets bilaga II, liksom i den svenska drivmedelslagen. För andra biodrivmedel finns idag inga gränsvärden, men om det i framtiden skulle visa sig att det finns skadliga andelar av biodrivmedel i dieselbränslen så finns det då ett krav att informera. Detta kan vara av betydelse om det uppdagas att vissa fordon eller motorer är särskilt känsliga mot vissa andelar av biodrivmedel i dieselbränslen.

Det informationskrav om andelen biodrivmedel i bensin, vars etanolhalt överstiger 5 volymprocent eller syrehalt överstiger 2,7 viktprocent som redan idag finns i TSFS 2011:66 är kompletterat med ett allmänt råd om att informationen lämpligen ges som en märkning med texten "E10" direkt på anordningen för påfyllnad av bensin. Beteckningen "E" är en idag för konsumenterna känd beteckning för etanol. Under denna utrednings gång övervägdes ett motsvarande allmänt råd gällande andelen biodrivmedel,

särskilt fettsyrametylestrar, i dieselbränsle. Men då det idag inte finns någon lika självklar beteckning för tillsats av fettsyrametylestrar i dieselbränsle, som också är känd för de svenska konsumenterna, ges i detta förslag om ändring av TSFS 2011:66 inget allmänt råd beträffande hur biodrivmedelshalten lämpligen bör märkas på anordningarna för påfyllnad av dieselbränsle drivmedel.

Regleringsförslaget införs lämpligen som en ny fjärde paragraf i under rubriken *Biodrivmedel*, samtidigt som den nuvarande fjärde paragrafen i TSFS 2011:66, om krav gällande märkning av metalltillsatser, flyttas ned och blir en ny femte paragraf under rubriken *Metalltillsatser*.

9 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler

Regleringen överensstämmer med de ändringskrav som följer av artikel 4.1 tredje stycket ändringsdirektivet 2009/30/EG till bränslekvalitetsdirektivet 98/70/EG. Det finns dessutom inte något alternativ till att nu reglera detta informationskrav beträffande andelen biodrivmedel i dieselbränslen då Europeiska kommissionen genom EU-pilot 6644/14/CLIM av den 26 juni 2014, uppmärksammat att detta införlivande saknas i den svenska lagstiftningen.

10 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser

Mot bakgrund av att Europeiska kommissionen genom EU-pilot 6644/14/CLIM av den 26 juni 2014 tydligt påpekat att införlivandet saknas i den svenska lagstiftningen, liksom att man även senare hört av sig i frågan till den svenska regeringen, är det viktigt att denna föreskriftsändring kommer på plats så snart som möjligt. Ett ikraftträdande före sommaren är därför önskvärt.

Några behov av särskilda informationsinsatser utöver remissen och därutöver kontinuerlig kontakt med branschen, förutses inte behövas initialt. Det är en förhållandevis enkel märkning av anordningarna för påfyllnad av dieselbränsle som avses. Om ett behov av särskild information skulle uppstå i ett senare skede skulle denna information exempelvis kunna ges på Transportstyrelsens webbsidor. Där finns redan idag en hemsida om E10 gällande låginblandning av etanol i bensin som om nödvändigt skulle kunna kompletteras med denna information om biodrivmedel i dieselbränslen.

Även branschorganen SPBI och BilSweden har liknande information på sina hemsidor idag.

11 Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på

Myndighetens beslutanderätt avseende denna föreskriftsändring grundar sig på 12 § drivmedelsförordningen (2011:346).

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Ulrika Ågren, handläggare, enheten för teknik och trafik, Transportstyrelsen
tfn 010-495 56 71, ulrika.agren@transportstyrelsen.se

Jonas Malmstig, jurist, enheten för juridik, Transportstyrelsen
tfn 010-495 56 85, jonas.malmstig@transportstyrelsen.se

Föreskrifter

om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:66) om informationskrav avseende tillsatser i drivmedel;

TSFS 20[YY]:[XX]

Utkom från trycket
den [DATUM ÅR]

VÄGTRAFIK

beslutade den [DATUM ÅR].

Transportstyrelsen föreskriver¹ med stöd av 12 § drivmedelsförordningen (2011:346) i fråga om styrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:66) om informationskrav avseende tillsatser i drivmedel

dels att 4 § ska ha följande lydelse,

dels att rubriken närmast före 4 § ska sättas närmast före 5 §,

dels att det ska införas en ny paragraf, 5 §, av följande lydelse,

4 § Den som tillhandahåller dieselbränsle ska se till att konsumenterna får information om för motorens skadliga andelar biodrivmedel i dieselbränslet, särskilt om halten fettsyrametylestrar i dieselbränslet överstiger 7 volymprocent. Informationen ska ges på det ställe dieselbränslet tillhandahålls och vara väl synlig, lätt att läsa och tillgänglig dygnet runt.

Metalltillsatser

5 § Den som tillhandahåller drivmedel som innehåller metalltillsatser ska se till att en märkning med uppgifter om innehållet av metalltillsatser i drivmedlet finns på anordning för påfyllnad av drivmedlet på de ställen där drivmedlet tillhandahålls. Märkningen ska fästas väl synlig på det ställe drivmedelstypen anges, ha en storlek och ett typsnitt som gör den väl synlig och lätt att läsa, samt innehålla texten ”innehåller metalltillsatser”.

Denna författning träder i kraft den 1 maj 2015.

På Transportstyrelsens vägnar

STAFFAN WIDLERT

¹ Jfr 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, i lydelsen enligt kommissionens direktiv 2009/30/EG.

TSFS 20:

Ulrika Ågren
(Väg- och järnvägsavdelningen)