

Lagrådsremiss

Begränsning av mangan i dieselbränslen

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 23 april 2015

Åsa Romson

Egon Abresparr
(Miljö- och energidepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås att drivmedelslagen (2011:319) kompletteras med bestämmelser som begränsar innehållet av metylcyklopentadienylmangantrikarbonyl (MMT) i dieselbränslen till högst 2 milligram mangan per liter. Vidare föreslås att hänvisningarna till Svensk Standard uppdateras till att avse de senaste utgåvorna av SS-EN 14214 och SS 155116.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 november 2015.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Ärendet och dess beredning	6
3	Gällande regler för bränslespecifikationer	6
3.1	Bränslekvalitetsdirektivet	6
3.2	Drivmedelslagen	7
4	Begränsning av MMT i dieselbränslen	7
5	Svensk Standard	8
6	Ikraftträdande	9
7	Konsekvenser	9
8	Författningskommentar	10
Bilaga 1	Promemorians lagförslag	11
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna	12

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i drivmedelslagen (2011:319).

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

Härigenom föreskrivs¹ att 8–10 §§ drivmedelslagen (2011:319) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

8 §

För klassificering i miljöklass 1 ska ett dieselbränsle uppfylla följande tekniska krav:

1. cetanindexet ska vara lägst 50,
2. cetantalet ska vara lägst 51,0, om bränslet omfattas av nr 2710 19 41 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87,
3. densiteten ska vid 15 grader Celsius vara lägst 800,0 och högst 830,0 kilogram per kubikmeter,
4. destillationen ska innebära att begynnelsekokpunkten är lägst 180 grader Celsius och att minst 95 volymprocent har förångats vid 340,0 grader Celsius,
5. aromatiska kolväten får förekomma med högst 5 volymprocent,
6. polycykliska aromatiska kolväten får inte förekomma i någon mätbar mängd enligt Svensk Standard SS 155116, *utgåva 1* eller motsvarande, före inblandning av fettsyrametylestrar,
7. svavel får förekomma med högst 10,0 milligram per kilogram, och
8. fettsyrametylestrar får förekomma med högst 7,0 volymprocent och ska uppfylla kraven i Svensk Standard SS-EN 14214, *utgåva 2* eller motsvarande.

6. polycykliska aromatiska kolväten får inte förekomma i någon mätbar mängd enligt Svensk Standard SS 155116, *utgåva 2* eller motsvarande, före inblandning av fettsyrametylestrar,
7. svavel får förekomma med högst 10,0 milligram per kilogram,
8. fettsyrametylestrar får förekomma med högst 7,0 volymprocent och ska uppfylla kraven i Svensk Standard SS-EN 14214, *utgåva 3* eller motsvarande, och
9. metylcyklopentadienylmangantrikarbonyl (MMT) får förekomma med högst 2 milligram mangan per liter.

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 2014/77/EU.

9 §

För klassificering i miljöklass 2 ska ett dieselbränsle uppfylla följande tekniska krav:

1. cetanindexet ska vara lägst 47,
2. aromatiska kolväten får förekomma med högst 20 volymprocent,
3. polycykliska aromatiska kolväten får förekomma med högst 0,1 volymprocent enligt Svensk Standard SS 155116, *utgåva 1*, före inblandning av fettsyrametylestrar, och
4. i övrigt ska bränslet uppfylla de krav som anges i 8 § 2–4, 7 och 8.
3. polycykliska aromatiska kolväten får förekomma med högst 0,1 volymprocent enligt Svensk Standard SS 155116, *utgåva 2 eller motsvarande*, före inblandning av fettsyrametylestrar, och
4. i övrigt ska bränslet uppfylla de krav som anges i 8 § 2–4 och 7–9.

10 §

För klassificering i miljöklass 3 ska ett dieselbränsle uppfylla följande tekniska krav:

1. cetantalet ska vara lägst 51,0,
2. densiteten ska vid 15 grader Celsius vara högst 845,0 kilogram per kubikmeter,
3. destillationen ska innebära att minst 95 volymprocent har förångats vid 360,0 grader Celsius,
4. polycykliska aromatiska kolväten får förekomma med högst 8,0 procent av bränslets massa enligt Svensk Standard SS-EN 12916, *utgåva 2*, och
5. i övrigt ska bränslet uppfylla de krav som anges i 8 § 7 och 8.
5. i övrigt ska bränslet uppfylla de krav som anges i 8 § 7–9.

Denna lag träder i kraft den 1 november 2015.

3 Ärendet och dess beredning

Europaparlamentet och rådet beslutade den 23 april 2009 direktiv 2009/30/EG om ändring av direktiv 98/70/EG, vad gäller specifikationer för bensin, diesel och gasoljor och införande av ett system för hur växthusgasutsläpp ska övervakas och minskas, om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG, vad gäller specifikationen för bränsle som används av fartyg på inre vattenvägar, och om upphävande av direktiv 93/12/EEG.

Europeiska kommissionen framförde den 1 juli 2014 synpunkter på Sveriges genomförande av artikel 8a.2 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, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/30/EG (Regeringskansliets dnr M2014/1655/R). Kommissionen anser att Sveriges genomförande av artikel 8a i direktiv 2009/30/EG är bristfälligt eftersom Sverige begränsat förekomsten av mangan endast i bensin men inte i dieselbränslen trots att artikeln tar sikte även på dieselbränslen.

Med anledning av kommissionens synpunkter har Miljö- och energidepartementet tagit fram en promemoria med förslag till lag om ändring i drivmedelslagen (2011:319). Promemorians lagförslag återges i *bilaga 1*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. En sammanställning av remissvaren finns tillgänglig i Miljö- och energidepartementet (dnr M2015/779/R).

4 Gällande regler för bränslespecifikationer

4.1 Bränslekvalitetsdirektivet

I bränslekvalitetsdirektivet, dvs. 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, fastställs hälso- och miljöbaserade tekniska specifikationer för bränslen som är avsedda för motorer med styrd tändning och med kompressionständning, med beaktande av de tekniska kraven för sådana motorer. De tekniska specifikationerna gäller för bränslen som används för vägfordon och mobila maskiner som inte är avsedda för vägtransport (inklusive fartyg på inre vattenvägar när de inte är till sjöss), jordbruks- och skogsbrukstraktorer samt fritidsbåtar när de inte är till sjöss. Bränslekvalitetsdirektivet innehåller tekniska specifikationer för bensin i artikel 3 och bilaga I och för dieselbränslen i artikel 4 och bilaga II.

Genom direktiv 2009/30/EG infördes flera bestämmelser i bränslekvalitetsdirektivet som rör biodrivmedel. I huvudsak handlar det om bestämmelser om hållbarhetskriterier och liknande för biodrivmedel, se ar-

tikel 7a–7e. Några tekniska specifikationer, sådana som finns för bensin och dieselbränslen, finns dock inte för biodrivmedel i bränslekvalitetsdirektivet. Genom direktiv 2009/30/EG infördes även artikel 8a i bränslekvalitetsdirektivet. Enligt artikeln ska medlemsstaterna införa en begränsning av metylcyklopentadienylmangantrikarbonyl (MMT) i bränslen till högst 2 milligram mangan per liter.

4.2 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.

För bensin finns tekniska krav angivna i 4–6 §§ drivmedelslagen. De tekniska kraven omfattar även en begränsning av metylcyklopentadienylmangantrikarbonyl (MMT) till 2 milligram mangan per liter. Bestämmelserna trädde i kraft den 1 januari 2014.

Utöver de tekniska kraven för bensin finns även tekniska krav angivna för dieselbränslen i 8–10 §§ drivmedelslagen. För dieselbränslen finns ingen begränsning av MMT i drivmedelslagen.

Även alternativa bränslen som etanol för gnistända motorer, etanol för kompressionstända motorer, FAME och syntetiska dieselbränslen har tekniska specifikationer angivna i drivmedelslagen.

5 Begränsning av MMT i dieselbränslen

Regeringens förslag: Metylcyklopentadienylmangantrikarbonyl (MMT) begränsas i dieselbränslen till högst 2 milligram mangan per liter.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har tillstyrkt förslaget eller avstått från att yttra sig. Ingen remissinstans har avstyrkt förslaget. *Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet* anger att metalltillsatsen MMT används för att höja oktantalet och är avsett att användas i bensin. I dieselbränsle är det dock direkt olämpligt att tillsätta MMT.

Skälen för regeringens förslag: Sverige har bestämmelser som begränsar metylcyklopentadienylmangantrikarbonyl (MMT) i bensin till 2 milligram mangan per liter. Någon motsvarande bestämmelse om begränsning av MMT i dieselbränslen har Sverige dock inte infört. Metalltillsatsen MMT kan användas i bensin för att höja oktantalet men det förekommer inte i praktiken i Sverige. I Sverige används inte heller MMT i dieselbränslen eftersom detta kan försämra dieselbränslets kvalitet och därmed orsaka skador på fordonens motorer och utrustning för utsläppskontroll. Användning av MMT kan också medföra hälsorisker då mangan i stora mängder kan påverka framförallt nervsystemet.

Europeiska kommissionen har anmärkt på Sveriges genomförande av artikel 8a i direktiv 2009/30/EG. Kommissionen anser att Sveriges genomförande av artikeln är bristfälligt eftersom Sverige endast begränsat MMT i bensen men inte i dieselbränslen trots att artikeln tar sikte på alla bränslen. I skäl 35 till direktiv 2009/30/EG står att användningen av (MMT) kan öka risken för skador på människors hälsa och skada fordonens motorer och utrustning för utsläppskontroll. Många fordonstillverkare avråder från användning av bränsle med metalltillsatser, och användningen av sådana bränslen kan medföra att fordonens garantier blir ogiltiga. I avvaktan på att effekterna av MMT ses över anser EU-lagstiftaren att det är lämpligt att det fastställs en övre gräns för användningen av MMT i bränslen, utifrån den vetenskapliga kunskap som finns att tillgå i dag. För att konsumenterna inte utan att veta om det ska göra sina fordonsgarantier ogiltiga måste det också ställas krav på märkning av alla bränslen som innehåller metalltillsatser.

Användning av MMT i bensen och dieselbränsle förekommer inte i Sverige. Transportstyrelsen anger på sin webbplats att extra tillsatser i bensen och dieselbränslen inte bör användas då bränslets miljöegenskaper kan försämrats samtidigt som motorns funktion kan försämrats.

Enligt artikel 8a.2 i bränslekvalitetsdirektivet ska medlemsstaterna i sina nationella lagstiftningar införa en begränsning av MMT till högst 2 milligram mangan per liter bränsle. Sverige har redan infört en sådan begränsning vad gäller bensen i 4–6 §§ drivmedelslagen (2011:319). Direktivet är totalharmoniserande vilket betyder att medlemsstaterna inte heller får införa en lägre högstanivå än 2 milligram per liter. Någon sådan motsvarande begränsning har dock inte införts i Sverige för dieselbränslen. Det innebär att det är möjligt för en drivmedelstillverkare att tillsätta MMT i dieselbränslen utan någon begränsning.

De tekniska krav som anges i drivmedelslagen för dieselbränslen bör kompletteras med restriktioner för MMT som uppfyller bränslekvalitetsdirektivets krav. Det blir därmed inte tillåtet att ha en tillsats av MMT i dieselbränslen som gör att halten av mangan uppgår till mer än 2 milligram per liter dieselbränsle. Genom införandet av en begränsning skärps reglerna. Även om MMT i praktiken inte förekommer i diesel är det, för att följa EU:s totalharmoniserade krav, nödvändigt att införa en sådan begränsning i det svenska regelverket.

Artikel 8a.2 har införts i ett direktiv som reglerar tekniska egenskaper hos bensen och dieselbränslen. Det skulle föra för långt om den allmänna formuleringen ”bränsle” i artikel 8a.2 skulle omfatta även andra bränslen. En begränsning som tar sikte på även de i drivmedelslagen angivna alternativa bränslena bedöms därför inte nödvändig.

6 Svensk Standard

Regeringens förslag: Hänvisningarna i 8 och 9 §§ drivmedelslagen till Svensk Standard uppdateras till att avse de senaste utgåvorna av standarderna SS-EN 14214 och SS 155116.

Remissinstanserna *Kommerskollegium* och *Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI)* har föreslagit att hänvisningarna till Svensk Standard i 8 och 9 §§ drivmedelslagen uppdateras med hänvisning till senaste utgåva eller motsvarande.

Skälen för regeringens förslag: Bränsleleverantörer ska följa de i lagen angivna standarderna och därför behöver hänvisningarna till Svensk Standard i 8 och 9 §§ drivmedelslagen uppdateras till att avse nu gällande utgåva 2 för SS 155116 och utgåva 3 för SS-EN 14214.

7 Ikraftträdande

Regeringens förslag: Lagändringarna träder i kraft den 1 november 2015.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte haft några synpunkter på ikraftträdandet.

Skälen för regeringens förslag: Då Europeiska kommissionen har anmärkt på Sveriges genomförande av artikel 8a.2 i bränslekvalitetsdirektivet bör ändringarna träda i kraft så snart det är möjligt.

8 Konsekvenser

Om metylcyklopentadienylmangantrikarbonyl (MMT) tillsätts i bränsle kan det öka risken för skador på människors hälsa och skada fordonens motorer och utrustning för utsläppskontroll. Risken för skador på människors hälsa och skador på fordonens motorer och utrustning för utsläppskontroll minskar genom att mängden MMT begränsas i bränslen. Mängden MMT i bensin har redan begränsats. Genom att begränsa MMT i även dieselbränslen lever Sverige upp till sina EU-rättsliga åtaganden.

Förslaget bedöms inte medföra några konsekvenser för staten, kommuner eller landsting. Transportstyrelsen ska enligt 14 § drivmedelsförordningen (2011:346) utöva tillsyn över att drivmedelslagen (2011:319), drivmedelsförordningen och föreskrifter som meddelats med stöd av förordningen följs. Av 8 § drivmedelsförordningen framgår Transportstyrelsen ska rapportera om kvaliteten på bensin och dieselbränslen till Europeiska kommissionen enligt artikel 8 i bränslekvalitetsdirektivet. Förslaget medför inga nya uppgifter för Transportstyrelsen.

Förslaget bedöms vidare inte påverka de företag som levererar dieselbränslen eftersom MMT inte används som tillsats i dieselbränslen i Sverige. De företag som levererar dieselbränslen är skyldiga att rapportera till Transportstyrelsen om sålda kvaliteter och mängder enligt 19 § drivmedelslagen. Förslaget om begränsning av MMT i dieselbränslen medför visserligen att ytterligare en parameter ska rapporteras men detta bedöms inte öka företagets administrativa kostnader eller bördor nämnvärt.

9 Författningskommentar

8 §

Paragrafen innehåller tekniska krav för dieselbränsle i miljöklass 1.

Hänvisningarna till Svensk Standard i *sjätte* och *åttonde punkterna* uppdateras med hänvisningar till senaste utgåvorna.

En ny *nionde punkt* införs som begränsar tillsats av metylcyklopentadienylmangantrikarbonyl, MMT, i dieselbränsle.

9 §

Paragrafen innehåller tekniska krav för dieselbränsle i miljöklass 2.

Hänvisningen till Svensk Standard i *tredje punkten* uppdateras med hänvisning till senaste utgåva eller motsvarande.

Fjärde punkten kompletteras med en hänvisning till den nya *nionde punkten* i 8 § där tillsats av metylcyklopentadienylmangantrikarbonyl, MMT, begränsas i dieselbränsle.

10 §

Paragrafen innehåller tekniska krav för dieselbränsle i miljöklass 3.

Femte punkten kompletteras med en hänvisning till den *nionde punkten* i 8 § i vilken tillsats av metylcyklopentadienylmangantrikarbonyl, MMT, begränsas i dieselbränsle.

Promemorians lagförslag

Förslag till lag om ändring i drivmedelslagen

Bestämmelserna i 8–10 §§ drivmedelslagen föreslås få följande lydelse.

8 § För klassificering i miljöklass 1 ska ett dieselbränsle uppfylla följande tekniska krav:

1. cetanindexet ska vara lägst 50,
2. cetantalet ska vara lägst 51,0, om bränslet omfattas av nr 2710 19 41 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87,
3. densiteten ska vid 15 grader Celsius vara lägst 800,0 och högst 830,0 kilogram per kubikmeter,
4. destillationen ska innebära att begynnelsekokpunkten är lägst 180 grader Celsius och att minst 95 volymprocent har förångats vid 340,0 grader Celsius,
5. aromatiska kolväten får förekomma med högst 5 volymprocent,
6. polycykliska aromatiska kolväten får inte förekomma i någon mätbar mängd enligt Svensk Standard SS 155116, utgåva 1 eller motsvarande, före inblandning av fettsyrametylestrar,
7. svavel får förekomma med högst 10,0 milligram per kilogram,
8. fettsyrametylestrar får förekomma med högst 7,0 volymprocent och ska uppfylla kraven i Svensk Standard SS-EN 14214, utgåva 2 eller motsvarande, och
9. metylcyklopentadienylmangantrikarbonyl (MMT) får förekomma med högst 2 milligram mangan per liter.

9 § För klassificering i miljöklass 2 ska ett dieselbränsle uppfylla följande tekniska krav:

1. cetanindexet ska vara lägst 47,
2. aromatiska kolväten får förekomma med högst 20 volymprocent,
3. polycykliska aromatiska kolväten får förekomma med högst 0,1 volymprocent enligt Svensk Standard SS 155116, utgåva 1, före inblandning av fettsyrametylestrar, och
4. i övrigt ska bränslet uppfylla de krav som anges i 8 § 2–4 och 7–9.

10 § För klassificering i miljöklass 3 ska ett dieselbränsle uppfylla följande tekniska krav:

1. cetantalet ska vara lägst 51,0,
2. densiteten ska vid 15 grader Celsius vara högst 845,0 kilogram per kubikmeter,
3. destillationen ska innebära att minst 95 volymprocent har förångats vid 360,0 grader Celsius,
4. polycykliska aromatiska kolväten får förekomma med högst 8,0 procent av bränslets massa enligt Svensk Standard SS-EN 12916, utgåva 2, och
5. i övrigt ska bränslet uppfylla de krav som anges i 8 § 7–9.

Förteckning över remissinstanserna

Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Kronobergslän, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Örebro län, Länsstyrelsen i Dalarnas län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande (Formas), Kommerskollegium, Konkurrensverket, Naturvårdsverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), SWEDAC, Tillväxtanalys, Tillväxtverket, Transportstyrelsen, Agroetanol AB, Bil Sweden, Eco Par AB, Energigas Sverige, FordonsGas Sverige AB, Gröna Bilister, Hela Sverige ska leva, Innovations- och kemiindustrierna i Sverige, IVL Svenska miljöinstitutet AB, Lantmännen Energi, Miljömärkning Sverige AB, Motorbranschens riskförbund, Motormännens riksförbund, Nordisk Etanol & Biogas AB, Prem AB, Skärgårdarnas riksförbund, SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut, Statoil Fuel & Retail Sverige AB, Svensk Bensinhandel, Svenskt Etanol-kemi AB (SEKAB), Svenska Bioenergiföreningen (SVEBIO), Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI), Svenskt Näringsliv.