



MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

IDEELL KULTURELL SAMMANSLUTNING AV KLUBBAR FÖR ÄLDRE VÄGFORDON

TEL: 08-30 28 01 FAX: 08-31 27 06 E-POST: mhrf@mhrf.se HEMSIDA: www.mhrf.se

ADRESS: ANDERSTORPSVÄGEN 16, 171 54 SOLNA

ORG.NR: 802015-6041 POSTGIRO: 45 66 18-8

2011-05-27
TSV 2010-4851

Transportstyrelsen
Vägtrafikavdelningen
Box 267
781 23 Borlänge

Föreskrifter och allmänna råd om informationskrav avseende tillsatser i drivmedel.

Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) är en politiskt obunden och ideell sammanslutning av svenska föreningar som verkar för bevarandet av tekniskt och historiskt intressanta motoriserade landsvägsfordon och för främjandet av förståelsen för, och kunskapen om, motorismens historia. MHRF grundades 1969 av 13 klubbar med sammanlagt 1 860 medlemmar. Idag består MHRF av 168 klubbar med tillsammans drygt 96 000 medlemmar. MHRF är den fordonshistoriska verksamhetens remissinstans i vägtrafik-, skatte- och miljöfrågor.

MHRF:s huvudsakliga uppdrag är att säkerställa att de historiska fordonen kan restaureras, underhållas och brukas idag och i framtiden. MHRF driver konsekvent linjen att på de historiska fordonen skall inte ställas högre krav på utrustning och beskaffenhet än de som de ursprungligen konstruerats för att möta. Syftet är att tillgängliggöra det kulturarv som de historiska fordonen utgör för dagens och kommande generationer.

MHRF:s synpunkter

MHRF anser att det är viktigt med information till konsument vid val av drivmedel. På samma sätt är det givetvis rimligt att t ex MHRF får en rimlig tid att överblicka och besvara den nu aktuella remissen. De som kan komma att beröras av de risker för skada på vissa fordon som Transportstyrelsen noterat gäller huvudsakligen ägare av historiska fordon.

MHRF anser bland annat av det skälet att det varit rimligt att MHRF omfattats av Transportstyrelsen sändlista. MHRF ber även Transportstyrelsen att särskilt notera den mycket korta svarstiden i föreningen med Sveriges nationaldagshelg.

Om etanolblandning.

När det gäller de historiska fordonen och ökad inblandning av etanol har MHRF noterat bland annat följande omständigheter som var och en kan innebära en risk för

fordonet;

- 1) Bränsleblandningen blir magrare vilket kan leda till sämre kylning och därmed höjd temperatur i motorn
- 2) Körbarheten kan påverkas genom ökad risk för misständningar
- 3) Fordonet blir svårstartat, framförallt vid lägre temperatur
- 4) Ökad risk för ånglås
- 5) Vid belastning ökar risken för spikning
- 6) Materialvalet i fordonen är inte konstruerade för att möta dessa bränsleblandningar
- 7) Ökad risk att drivmedlet binder vatten
- 8) Ökad risk för korrosion av metallkomponenter i bränslesystemet
- 9) Ökad risk för skador på gummi och plastdetaljer i bränslesystemen
- 10) Ökad risk för brand

I Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/30/EG uppmärksammas att "I vissa äldre fordon gäller inte garantin om de körs på bensin med hög andel biodrivmedel".

Om fettsyrametylestrar

I Sverige är det möjligt att låginblanda upp till 7 volymprocent FAME. Av artikel 4.1 framgår att medlemsstat får tillåta diesel med en halt av FAME på över 7 % släpps ut på marknaden.

Om metalltillsatser

MHRF noterar att såväl EU-kommissionen, direktivet (35) 2009/30/EG, som Transportstyrelsen uppmärksammat de eventuella riskerna med inblandning av metalltillsatser i drivmedel. Av det skälet begränsas inblandningen från 1 januari 2011 till 6 mg Mn per liter. Från den 1 januari 2014 är gränsvärdet 2 mg Mn per liter. Kommission ska göra en bedömning av de risker för hälsa och miljö som användningen av metalltillsatser i bränsle kan medföra.

Inblandning av metalltillsatser är något som under lång tid varit föremål för förbud i t ex U.S.A. Där förbudet under åren 1977 – 1995. Från 1995 är det åter lagligt i U.S.A. Skälet är att tillverkaren kunnat visa att metalltillsatser (MMT) inte skadar avgasreningssystem på fordon. Så sent som i 2011 års instruktionsboken till Chevrolet Malibu skriver dock General Motor "Some gasolines contain an octane-enhancing additive called methylcyclopentadienyl manganese tricarbonyl (MMT). We recommend against the use of gasolines containing MMT."

Av vad som framgått ovan är det givetvis viktigt att konsumenten tydligt informeras om bränslets beskaffenhet och användning så att denne kan välja ett bränsle som minimerar eller helt eliminerar dessa risker. Det kommer också till uttryck i direktivet i artikel 3.3 i direktivet "De (not medlemsstaterna) ska se till att konsumenterna får lämplig information om andelen biodrivmedel i bensin och framför allt om lämplig användning av olika bensinblandningar.

Om vilka fordon berörs

175 000 historiska fordon, huvudsakligen personbilar, motorcyklar men även lastbilar och bussar, återfinns i vägtrafikregistret i trafik under juni månad. Totalt rör det sig dock om fler än så då en hel del fordon vid en given tidpunkt är avställda i

vägtrafikregistret för att vid en senare tidpunkt åter tas i trafik. För ägarna till dessa fordon är det således, beaktat de möjliga riskerna enligt ovan, synnerligen viktigt att veta vilka konsekvenser valet av bränsle kan medföra. För dessa fordon gäller givetvis att alla former av tillverkargarantier har gått ut. Det blir därför fordonsägaren själv som får svara för alla de kostnader som ett för fordonet skadligt bränsle kan medföra.

För konsumenterna är det av föga nytta att veta vad bränslet innehåller om leverantören och tillverkaren inte kan klargöra vilka fordon som bränslet lämpar sig för.

Den information som finns är idag begränsad till att omfatta i huvudsak nya respektive relativt nya personbilar och i vilken omfattning dessa kan använda drivmedel utan risk för skada. I Sverige saknas denna information i stort sett för alla historiska fordon. När det gäller såväl moderna som historiska motorcyklar finns överhuvudtaget inte någon information idag att tillgå.

Det synes dessutom vara ett allmänt rådande förhållande inom övriga medlemsstater. MHRF noterar detta med förvåning då direktivet i artikel 3.3, artikel 4.1 samt artikel 8a.4, 8a.5 och 8a.6 särskilt trycker just på vikten av denna information och då framförallt lämplig användning.

I enlighet med direktivet är det den som tillhandahåller drivmedel som ska se till att konsumenterna får informationen. Då fordonsägaren har svårt att direkt avgöra vilket bränsle som är lämpligt för fordonet borde krav även ställts på fordonstillverkarna att redovisa vilka bränslen fordonet kan brukas med utan risk för skador.

Om utbudet

Nya bränslen kan komma att innebära att andra trängs undan från tankställen. För de historiska fordonen kan det innebära att det på ett enskilt tankställe helt enkelt inte finns drivmedel av lämplig kvalitet. Fordonsägaren kan då hamna i ett läge där han inte vet var drivmedel till hans fordon finns att tillgå. Av det skälet bör, som en del av den information som ska finnas tillgänglig, även uppgift finnas tillhands överallt där drivmedel säljs om var närmaste tankställe med lämpligt drivmedel finns.

Många historiska fordon har en liten tankrymd. För motorcyklar är det undantagslöst så. Dessa fordon har därmed en begränsad räckvidd och för dess ägare är det av särskild vikt att få vetskap om var drivmedel av rätt kvalitet kan erhållas.

Vilken information bör finnas tillgänglig

Transportstyrelsen har valt att inte detaljreglera kraven. Det gäller såväl utformning av märkning som information om lämplig användning av bränsleblandningar

Av 12 § drivmedelsförordningen (2011:346) framgår att; Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. skyldighet för den som tillhandahåller en bensin eller ett dieselbränsle att informera konsumenter om hur stor andel biodrivmedel som bensinen eller dieselbränslet har, om metalltillsatser i drivmedlet och om lämplig användning av olika bränsleblandningar,

När det gäller märkning har i direktivet 2009/30/EG under (30) angetts att; Märkning av bensin, t ex E5 eller E10, bör följa den relevanta standard som utarbetats av den europeiska standardiseringskommittén CEN”.

MHRF anser att det är bra om märkningen inom medlemsstaterna följer en gemensam standard då fordonen kan färdas från en medlemsstat till en annan.

MHRF:s konklusion

MHRF hade gärna sett att det ställdes krav inte bara på den som tillhandahåller bränsle utan även på fordonstillverkarna.

MHRF anser att det i föreskriften bör göras en tydlig hänvisning till den relevanta standard som CEN utarbetat för att undvika eventuella oklarheter på den inre marknaden för konsumenten.

MHRF anser att det finns rimliga skäl till att den som tillhandahåller drivmedel också bör ha skyldighet att lämna uppgift om var relevanta drivmedel försäljs.

MHRF anser att det beaktat rådande effekter avseende en stor numerär av fordon att dessa effekter särskilt klargörs för att undvika oklarheter för konsumenten vid val av bästa drivmedel ur såväl brukssynpunkt som miljömässigt.

Rättelse

I förslag till föreskrifter § 4 har ordet får fallit bort”till att konsumenterna får information.....”.

Solna 2011-06-07



Peter Edqvist
Ordförande

I ärendets behandling har även deltagit Georg Magnusson, styrelseledamot, och Jan Tägt, generalsekreterare.