

Konsekvensutredning - Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om informationskrav avseende tillsatser i drivmedel

1. Vad är problemet och vad ska uppnås?

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, senast ändrat genom direktiv 2009/30/EG, har delvis införlivats i svensk lagstiftning den 1 maj 2011 i och med ikraftträdandet av drivmedelslagen (2011:319) och drivmedelsförordningen (2011:346). Detta direktiv ska vara genomfört den 1 januari 2011 men är i de delar det ankommer på Transportstyrelsen att meddela föreskrifter med stöd av 12 § 1 och 3 drivmedelförordningen ännu inte genomfört. Tillämpliga artiklar i direktivet som ska genomföras är artikel 3.3, artikel 4.1 samt artikel 8a.4, 8a.5 och 8a.6.

Bakgrunden till direktivets krav är att det nu är möjligt för den som tillhandahåller bensin att låginblanda upp till 10 volymprocent etanol i bensin. För den som tillhandahåller dieselbränsle är det möjligt att låginblanda upp till 7 volymprocent fettsyrametylestrar (FAME). Slutligen beträffande metalltillsatser är det nu också möjligt att blanda i upp till 6 milligram metylcyklopentadienylmangantrikarbonyl (MMT) i bensin. Det är viktigt att snarast informera konsumenterna om vad man tankar för bränsle, då högre halter av vissa tillsatser kan innebära en risk för skada på vissa fordon.

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

2.1. Alternativa lösningar

Bränslekvalitetsdirektivet är till delar genomfört genom drivmedelslagen och drivmedelsförordningen som trädde i kraft den 1 maj 2011. Transportstyrelsen har heller inte valt att detaljreglera märkningskraven vilket skulle kunna vara ett alternativ. Vid kontakter med företrädare för bensinbolagen (som till största delen är de som berörs av genomförande av märkning) så ligger dessa långt framme i att föreslå lösningar för att tillgodose de märkningsbehov samt informationsbehov som finns. Transportstyrelsen har valt att inte föreslå mer än de minimikrav som finns i direktivet då det i dagsläget inte funnits skäl till vidare reglering.

2.2. Effekter om reglering inte kommer till stånd

Regleringen omfattas av skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen. För att fullgöra Sveriges skyldigheter så är det nödvändigt att märkningskrav för metalltillsatser blir reglerat. Direktivet innefattar också krav på information till konsumenter gällande drivmedel i bensin och dieselbränsle. För att redan nu se till att det blir ett så komplett införlivande av bränslekvalitetsdirektivets krav som möjligt har Transportstyrelsen i detta remissförslag även tagit hänsyn till dessa krav.

3. Vilka berörs av regleringen?

De som främst berörs av förslaget är de som tillhandahåller drivmedel då regleringen innehåller bestämmelser om skyldighet att informera konsumenter om hur stor andel biodrivmedel som bensinen eller dieselbränslet innehåller och om lämplig användning av olika bränsleblandningar. Förslaget innehåller även bestämmelser om märkning av anordningar för påfyllnad av drivmedel (exempelvis på bensinpump) i syfte att informera konsumenter om eventuella metalltillsatser i drivmedlet. Konsumenterna berörs givetvis också som mottagare av denna information liksom tillverkare av de fordon som drivs fram av dessa drivmedel. Direktivets tillämpningsområde omfattar vägfordon (i Sverige motorfordon), mobila maskiner, jordbruks- och skogstraktorer, samt fritidsbåtar när de inte är till havs.

4. Vilka kostnadsmässiga och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen om man jämför?

4.1 Kostnadsmässiga och andra konsekvenser

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 göra de förtydliganden som följer av de föreslagna föreskrifterna kommer givetvis att innebära vissa kostnader och viss hantering av de som tillhandahåller drivmedel. Men de administrativa kostnaderna bedöms inte skilja sig från det som redan idag genomförs.

4.2 Jämförelse av konsekvenser av de olika regleringsalternativen

Se 2.1.

5. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?

Regleringen följer av Sveriges skyldighet att införliva dessa direktiv i svensk lagstiftning och strider inte mot EU-rätten eller andra internationella regler.

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

Föreskrifterna och de allmänna råden bör träda i kraft så fort som möjligt då direktivet skulle ha varit genomfört redan den 1 januari 2011. Det som kvarstår är märkningskravet för metalltillsatser som om möjligt bör träda i kraft under sommaren 2011.

Transportstyrelsen, Svenska Petroleum Institutet (SPI) och BIL Sweden har redan idag viss information på sina webbsidor om de nyheter beträffande tillsatser i drivmedel som följer av direktivet. Detta gäller främst ökad etanolhalt i bensin. Information om metalltillsatser är det sämre med. Därför är det särskilt viktigt att just den delen av föreskrifterna snabbt kommer på plats. I de kontakter som hållits med bensinbolagen har dock framkommit att metalltillsatser nästan inte förekommer i bränslen i Sverige jämfört med andra EU-länder och detta tros vara orsaken till att informationsbehovet inte varit så tydlig i Sverige tidigare. Transportstyrelsen kommer särskilt att kontakta SPI för att förvissa sig om att bensinbolagen har tagit till sig informationen gällande metalltillsatser så att förslaget korta tid för genomförande inte blir något problem för de som ska tillhandahålla informationen.

7. Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt?

Regleringen bedöms inte ge några sådana effekter.

7.1. Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen?

De företag som främst berörs av bestämmelserna är de företag som tillhandahåller drivmedel, liksom tillverkare av de fordon som drivs fram av dessa drivmedel. Direktivets tillämpningsområde omfattar vägfordon (i Sverige

motorfordon), mobila maskiner, jordbruks- och skogstraktorer, samt fritidsbåtar när de inte är till havs.

7.2. Vilken tidsåtgång kan regleringen föra med sig för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

De administrativa kostnaderna och tidsåtgången för de företag som tillhandahåller drivmedel bedöms inte skilja sig alltför mycket från det som redan idag görs när det gäller att informera konsumenterna om drivmedlens beskaffenhet på säljställena. Redan idag finns på frivillig basis ofta märkning direkt på pumpen eller anordningen för påfyllnad av drivmedlet.

7.3. Vilka andra kostnader medför den föreslagna regleringen för företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen?

Bensinbolagen kan behöva ta fram ny information och märkdekaler för att kunna tillgodose direktivets krav, även om de genomfört märkning tidigare. Det är i dagsläget svårt att säga vilka kostnader den förändrade märkningen innebär för bensinbolagen. Kostnaden ses ändå som marginell för de företag som berörs.

7.4. I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

Konkurrensförhållandet för företagen bedöms inte påverkas av förslaget.

7.5. Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

Regleringen bedöms inte påverka företagen bedöms i någon nämnvärd omfattning i andra avseenden.

7.6. Behöver särskild hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Nej, eftersom 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 säljställena till konsumenterna om drivmedlens beskaffenhet.

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

Ulrika Ågren, utredare, Väg- och järnvägsavdelningen,
tfn 010 – 49 55 671

e-post ulrika.agren@transportstyrelsen.se