



**Svar på fråga 2023/24:815 av Rickard Nordin (C)
Denaturering av etanol för fordonsdrift**

Rickard Nordin har frågat energi- och näringsminister Ebba Busch om hon och regeringen är beredda att godkänna MTBE och isobutanol som fullständig denaturering av ren etanol. Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på frågan.

Inledningsvis vill jag understryka att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter behöver vara i princip noll senast 2045 för att Sverige ska kunna nå det långsiktiga klimatmålet. Regeringen har i klimathandlingsplanen angett som sin bedömning att detta i huvudsak bör ske genom en elektrifiering av transportsektorn, men även genom ökad användning av fossilfria drivmedel, såsom etanol, och ökad transporteffektivitet.

Rickard Nordin menar att bestämmelserna om denaturering i alkohollagen (2010:1622) utgör ett hinder för rent etanolbränsle, s.k. E100, som fordonsbränsle. I alkohollagen framgår att teknisk

sprit som ska användas eller säljas inom landet ska vara denaturerad på ett sätt som så långt möjligt hindrar förtäring av spriten utan att hindra den avsedda användningen.

Ovanstående innebär att det är tillåtet att ha åtminstone 99,95 procent etanol i E100, så länge som bränslet smakar tillräckligt illa för att drickas. Skälet till denna bestämmelse i alkohollagen är alltså att värna folkhälsan.

Som Rickard Nordin skriver är inte MTBE och isobutanol godkända för att fullständigt denaturera alkohol, såsom etanol, för att erhålla punktskattebefrielse enligt kommissionens förordning (EEG) nr 3199/93 av den 22 november 1993 om ömsesidigt erkännande av förfaranden för att fullständigt denaturera alkohol för att erhålla punktskattebefrielse. Dessa ämnen är giftiga för vattenmiljön och kan orsaka irritation i luftvägarna. MTBE är därför också förbjuden att användas som oktanhöjare i bensin i flera delstater i USA.

Av destillationstekniska skäl är det dessutom mycket svårt och framför allt dyrt att rena etanolen, bland annat att ta bort vatten, till mer än 96 procent. Det är också därför som den etanol som används i bussar i Sverige och i övriga EU innehåller högst 95 procent etanol.

Det är inte heller bestämmelserna i EU-rätten som är skälet till att fordons- och drivmedelstillverkarna valt att satsa på E85 i stället för E100. Den främst anledningen är att E85 har bättre

köld- och tändningsegenskaper än E100. I Sverige blir E85 under vintertid E75 av denna anledning. Andelen bensin ökar således från 15 till 25 % under vintern. Även kallstartsemissionerna förbättras vid ökad tillsats av bensin.

I Sverige regleras drivmedel, inklusive etanol som fordonsbränsle, i drivmedelslagen (2011:319), som även genomför 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, det s.k. bränslekvalitetsdirektivet. Syftet med lagen är att säkerställa att drivmedel på den svenska marknaden uppnår en viss miljömässig kvalitet. Därtill tar marknadens aktörer fram drivmedelsstandarder för att fastslå vilka kriterier och egenskaper som är viktiga för drivmedlens praktiska användbarhet.

Varken drivmedelslagen, bränslekvalitetsdirektivet eller drivmedelsstandarderna utgör något hinder mot att använda MTBE eller isobutanol för denaturering.

Mot denna bakgrund avser jag inte att vidta några åtgärder för att ändra bestämmelserna i EU-rätten med anledning av den ställda frågan.

Stockholm den 24 april 2024

Romina Pourmokhtari