



Bränslekvalitetsdirektivet

Miljödepartementet

2007-04-24

Dokumentbeteckning

KOM (2007) 18

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och introduktion av mekanismer för att övervaka och minska utsläpp av växthusgaser från motorbränslen samt om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen och om ändring av direktiv 93/12/EEG

Sammanfattning

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 (bränslekvalitetsdirektivet) innehåller minimikrav för bensin och diesel för vägfordon och för arbetsmaskiner. Bränslekvalitetsdirektivet rymmer också bestämmelser om att kommissionen ska göra en översyn av bränslespecifikationerna och föreslå ändringar som är anpassade till gemenskapens nuvarande och framtida krav med avseende på utsläpp från fordon och luftkvalitetslagstiftning och därmed sammanhängande mål.

Kommissionens förslag innebär, förutom ändring av bränslekvalitetsdirektivet, även ändring av marina bränsledirektivet (99/32/EG) och ett upphävande av svavelhaltsdirektivet (93/12/EEG). Kommissionens förslag syftar även till att förenkla och förtydliga EG-lagstiftningen inom bränsleområdet.

Regeringen välkomnar kommissionens förslag till ändringar av bränslekvaliteten för vägfordon, arbetsmaskiner och inlandsfartyg. På EU-nivå har Sverige under en längre tid verkat för att minska halterna av svavel och aromater samt öka inblandningsnivåerna för biodrivmedel.

Kommissionens förslag är en del av EU:s tematiska strategi för att minska luftföroreningarna inom EU. Dessutom är förslaget en del av EU:s Kyotostrategi som grundar sig på att konvergerade åtgärder vidtas inom både industri, transport, energi och jordbruk för att minska utsläppen av växthusgaser. Förutom detta syftar kommissionens förslag även till att förenkla och förtydliga EG-lagstiftningen inom bränsleområdet.

1.1 Innehåll

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 (bränslekvalitetsdirektivet) innehåller minimikrav för bensin och diesel för vägfordon och för arbetsmaskiner. Bränslekvalitetsdirektivet rymmer också bestämmelser om att kommissionen ska göra en översyn av bränslespecifikationerna och föreslå ändringar som är anpassade till gemenskapens nuvarande och framtida krav med avseende på utsläpp från fordon och luftkvalitetslagstiftning och därmed sammanhängande mål. Resultatet av översynen presenteras av kommissionen den 16 februari 2007.

Kommissionens förslag innebär ändringar av direktiv 98/70/EG och av direktiv 99/32/EG samt upphävande av direktiv 93/12/EEG. De viktigaste ändringarna är följande:

Maximal tillåten svavelhalt i diesel för vägfordon bestäms definitivt till 10 mg/kg från och med den 1 januari 2009.

Maximal tillåten PAH-halt (polycykliska aromatiska kolväten) i diesel för vägfordon minskas från 11 procent till 8 procent från och med den 1 januari 2009.

Maximal tillåten svavelhalt i diesel för arbetsmaskiner minskas från 1000 mg/kg till 10 mg/kg från och med den 31 december 2009.

Maximal tillåten svavelhalt i diesel för inlandsfartyg minskas från 1000 mg/kg till 300 mg/kg från och med den 31 december 2009 samt till 10 mg/kg från och med den 31 december 2011.

För att möjliggöra 10 procent etanolblandning i bensin införs en separat specifikation för "bensin med hög andel biobränsle" (High biofuel Petrol) där den maximalt tillåtna etanolhalten höjs från 5 till 10 procent. Dessutom höjs den maximalt tillåtna syrehalten från 2,7 procent till 3,7 procent.

Från och med den 1 januari 2009 blir leverantörer av bränslen för vägfordon och för arbetsmaskiner skyldiga att övervaka och rapportera bränslenas livscykelutsläpp av växthusgaser.

Från och med den 1 januari 2011 blir leverantörer av bränslen för vägfordon och för arbetsmaskiner skyldiga att minska utsläppen av växthusgaser från

dessa bränslen med 1 procent per kalender år fram till och med den 31 december 2020. År 2020 får livscykelutsläppen av växthusgaser per energienhet vara högst 90 procent av utsläppen år 2010.

2006/07:FPM70

Därtill innebär kommissionens förslag ett förtydligande av vad som menas med arktiskt klimat eller hårda vinterförhållanden. Medlemsstater med arktiskt klimat eller hårda vinterförhållanden tillåts ha högre ångtryck i bensin än övriga medlemsländer.

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

De nu gällande svenska reglerna för bränslen till vägfordon och arbetsmaskiner (motorfordon) anges i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Reglerna för bränslen till inlandsfartyg anges i förordningen (1998:946) om svavelhaltigt bränsle.

Kommissionens förslag innebär att ovan nämnda lag och förordning behöver omarbetas.

1.3 Budgetära konsekvenser

Kommissionens förslag påverkar inte gemenskapens budget. Däremot förväntas förslaget som gäller inblandning av biodrivmedel att få statsfinansiella konsekvenser då Sverige har för avsikt att punktskattebefria biodrivmedel fram till och med 2013. En tio procentig inblandning av etanol i bensin ger ett skattebortfall på cirka 1,8 miljarder kronor. Regeringen avser återkomma med förslag till finansiering av skattebortfallet när det blir aktuellt att höja inblandningsnivån från fem till tio procent.

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

Regeringen välkomnar kommissionens förslag till ändringar av bränslekvaliteten för vägfordon, arbetsmaskiner och inlandsfartyg.

På EU-nivå har Sverige under en längre tid verkat för att ändra specifikationen för bensin, så att det blir möjligt att blanda in upp till tio procent etanol i bensin. Sverige menar att låginblandning av etanol i bensin uppfyller biodrivmedelsdirektivets mål om 5,75 % biodrivmedel i transportsektorn 2010 kostnadseffektivt, eftersom låginblandning varken kräver nya motorer eller ny infrastruktur. Dock spelar valet av råvara en

viktig roll i framställningen av kostnadseffektiv etanol. Dessutom minskar inblandningen oljeberoendet.

2006/07:FPM70

Regeringen stödjer förslaget att svavelhalten i diesel sänks till högst tio mg/kg. Svavel i bränslet bidrar till försurande utsläpp och partiklar och förhindrar introduktion av modern avgasreningsteknik.

Vidare stödjer regeringen också förslaget att minska innehållet av PAH-halten i diesel. Regeringen har framhållit den svenska miljöklass 1 dieseln som en förebild. Förslaget till sänkt PAH-halt är ett steg i rätt riktning, men fortfarande är halten betydligt lägre i den svenska miljöklass 1 dieseln. I svensk miljöklass 1 diesel regleras totalaromathalt och PAH som tri+ aromater till skillnad från EG-direktivets krav på di+. Som jämförelse mot förslagets 8% PAH (di+) håller svensk miljöklass 1 typiskt < 1% och tri+ en icke mätbar nivå.

Regeringen är positiv till att minska utsläppen av växthusgaser från motorbränslen och stödjer att det införs skyldighet att övervaka och rapportera bränslenas livscykelutsläpp av växthusgaser. Emellertid saknar regeringen en mer utförlig analys av konsekvenserna av att minska livscykelutsläppen av växthusgaser per energienhet med tio procent mellan 2010 och 2020.

Subsidiaritet

Kvaliteten på bränslen påverkar bilarnas utsläpp och har därmed inverkan på biltillverkarnas möjligheter att uppfylla de av EU beslutade avgaskraven. Därför bör i enlighet med subsidiaritetsprincipen kvaliteten på bränslen regleras på unionsnivå. Likväl anser regeringen att det även fortsättningsvis ska vara möjligt att differentiera drivmedelsskatten efter drivmedlets miljöegenskaper, så att Sverige kan behålla sina ur miljösynpunkt bättre miljöklasser för bensin och diesel.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Vid kommissionens presentation av förslaget vid rådets arbetsgrupp för miljö den 16 februari 2007 fick förslaget ett generellt stöd. Ett flertal medlemsstater (däribland Sverige) har uttryckt kritik mot vissa delar av kommissionens konsekvensanalys.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Europaparlamentet har ännu inte hörts om förslaget.

Förslaget remissbehandlas fram till den 1 juni 2007. Förslaget om bränsledirektivet har skickats till en bred krets av svenska intressenter såsom exempelvis oljebolag, fordonstillverkare och biobränsletillverkare.

3 Övrigt

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslaget presenteras av kommissionen den 16 februari 2007. Förslaget har därefter behandlas två gånger i rådets arbetsgrupp för miljö.

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Förslaget baseras på artikel 95 (inre marknad) och artikel 175 (miljö) i EG-fördraget. Dessa regler beslutas med kvalificerad majoritet och Europaparlamentet är medbeslutande.

3.3 Fackuttryck/termer

PAH (Polycykliska aromatiska kolväten): En grupp kraftigt aromatiska ämnen som bildas vid ofullständig förbränning och som är cancerframkallande.

CAFE-programmet (Clean Air For Europe): EU:s långsiktiga strategi för att skydda människors hälsa och miljön mot effekterna av luftföroreningar. Det viktigaste syftet är att samordna produktion, insamling och validering av sådana vetenskapliga och tekniska data som krävs för att utforma politiken på detta område.