



Miljödepartementet  
103 33 Stockholm  
[harald.perby@environment.ministry.se](mailto:harald.perby@environment.ministry.se)

## Kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om återvinning av bensinångor steg II

### Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till utformningen av styrmedel som kostnadseffektivt leder till en minskad miljöbelastning från personbilstrafiken.

Gröna Bilister har under en följd av år följt och kommenterat frågan om vilket ansvar oljebolag och enskilda mackar har för att minska trafikens klimatpåverkan. Vi har bl.a. presenterat rapporter om bensinbolagens arbete, och i rapporten Bästa Bränsle 2009 utvecklas våra ståndpunkter för respektive fordonsdrivmedel.

Generellt sett bedömer vi utvecklingen för fordonsbränsle som osäker ur miljöperspektiv. Andelen bio-bränslen ökar, samtidigt som hållbarhetskraven skärps på EU-nivå, men mer borde ske både gällande volym och krav.

De fossila bränslena bensin och diesel har under många år stegvist förbättrats, med införande av blyfri bensin, lägre partikel- och svavelhalter, låginblandning av biodrivmedel samt en åtminstone påbörjad process att ställa relevanta hållbarhetskrav också på de fossila bränslena. Åren 2010-2020 måste bensinbolagens totala klimatpåverkan minska med en procent per år, vilket också kommer att avspegla sig i form av bränslen med lägre total klimatpåverkan. Men parallellt med detta ökar andelen bensin och diesel från diktaturer, vi börjar få bensin och diesel från oljesand och oljeskiffer med enormt hög klimatpåverkan i utvinningsledet, och vi får alltmer olja från mycket stora havsdjup och från arktiska miljöer, med en stor risk för allvarliga biologiska konsekvenser.

Utifrån detta ser vi mycket positivt på det nu föreliggande förslaget från EU om återvinning av bensinångor steg II, vid tankning av personbilar på bensinstationer.

### Bakgrund

EU-kommissionens lagförslag syftar till att återvinna bensinångor som förflyktigas till luften vid tankning av personbilar på bensinstationer. Utsläppen av de flyktiga organiska föreningar som finns i bensin (bensen och ozon) bidrar till lokala och regionala luftkvalitetsproblem för vilka EU har fastställt luftkvalitetsnormer och mål. Marknära ozon är en gränsöverskridande förorening och dessutom den tredje viktigaste växthusgasen. Bensen ärcancerframkallande hos människor.

Detta är steg två avseende ångåterföring, steg ett avsåg återföring till tankbilen vid leverans av bensin och diesel till tankstationer.

Enligt förslaget skulle det i) bli obligatoriskt att installera utrustning för återvinning av bensinångor vid tankning på nya och ombyggda bensinstationer med en årsomsättning på mer än

500 m<sup>3</sup> bensin, ii) bli obligatoriskt att teknikanpassa befintliga bensinstationer med en årsomsättning på mer än 3 000 m<sup>3</sup> före 2020 samt iii) bli obligatoriskt att utrusta alla nya eller i betydande omfattning ombyggda bensinstationer i bostadsområden med utrustning för att kontrollera återvinningen av bensinångor oavsett bensinstationernas storlek, iv) inte bli obligatoriskt att installera automatiska system för kontroll av utrustningen, men om sådana system installeras skulle inspektion inte krävas lika ofta som annars.

Medlemsstaterna ska se till att återföringsgraden i systemen för återvinning av bensinångor vid tankning är minst 85 procent. Medlemsstaterna ska se till att återföringsgraden provas minst en gång om året. När det gäller anläggningar som har försetts med ett automatiskt övervakningssystem ska medlemsstaternas se till att återföringsgraden provas åtminstone vart tredje år. Medlemsstaterna ska fastställa regler om påföljder som ska tillämpas vid överträdelse av de nationella regler som antas enligt detta direktiv och vidta alla åtgärder som krävs för att se till att de genomförs.

Förslaget till lagstiftningen är förenlig med den ångåterföring som redan finns på svenska bensinstationer.

## Gröna Bilisters synpunkter - direktivet

Gröna Bilister delar synpunkterna från EU-parlamentets rapportör i denna fråga, Dimitrios Papadimoulis, som angett att:

- Befintliga mackar måste ha infört ångåterföringen senast år 2015, inte år 2020.
- Återföringsgraden i systemen för återvinning av bensinångor vid tankning ska vara minst 95 procent, inte 85 procent.
- Kravet på teknikanpassning ska omfatta alla befintliga bensinstationer med en årsomsättning på mer än 2 000 m<sup>3</sup>, inte 3 000 m<sup>3</sup>.

Vi avvisar därmed både EU-kommissionens ursprungliga förslag och Europaparlamentets förslag till kompromiss mellan rapportörens förslag och kommissionens. Båda dessa förslag innebär en onödigt hög hälsopåverkan under onödigt många år.

Som komplement till kravet på ångåterföring från bensin, föreslår vi motsvarande krav för etanol (E85). Naturvårdsverkets föreskrifter (SNFS 1991:1) innehåller krav på gasåtervinning av motorbensin, men omfattar inte E85 som alltså inte omfattas av några krav på gasåterföring och -återvinning. SPI har nyligen ändrat sina rekommendationer, från att tidigare ha avrått från gasåtervinning vid pump till att nu rekommendera att så sker, även om det i formella dokument från organisationen enbart står att ” gasåterföring steg två *kan införas*” (<http://www.spi.se/miljovr.asp?art=22>).

När etanolbilens tank är tom finns mycket ånga i tanken som pressas ut när den ersätts av flytande bränsle. På Saabs FFV-bilar leds ångorna genom en kanister bestående av aktivt kol, och när motorn startar sugs luft genom denna kanister varvid den töms på lagrade kolväten. Där tankröret mynnar i tanken finns en backventil som hindrar bränsleånga att gå ut genom tankröret. Flertalet andra tillverkare av etanol/Flexifuelbilar saknar återföring av bränsleånga tillbaka i bilens tank. Att vissa bilar har sådan återföring är givetvis positivt i nuläget men kan i förlängningen innebära problem eftersom sådana system kan motverka ångåterföring på tankstället.

I USA gäller sedan flera år samma krav för etanol- som för bensinpumpar, och vi bedömer det som lämpligt att snarast ha detta även i Sverige och EU, men då innebärande att ångåterföring ska ske från pumpen.

För diesel är ångåterföring mindre relevant, eftersom dieseln är mindre flyktig och därmed inte ger upphov till alls samma mängder ånga i normal utetemperatur.

Vi önskar också ett förtydligande i direktivet att ångåterföringen ska ske på samtliga bensinpumpar hos de mackar som omfattas av lagen.

## **Gröna Bilisters synpunkter – statens roll**

Den enskilda medlemsstaten har en tydlig roll enligt direktivet, bl.a. innebärande att man ska granska att ångåterföringen verkligen fungerar, och att man ska fastställa och utdöma sanktioner mot bensinbolag som inte lever upp till normen.

Mot bakgrund av hur pass svaga åtskilliga medlemsstater varit när det gäller att säkerställa nationell efterlevnad bl.a. avseende bilmärkens informationsplikt om CO<sub>2</sub>-utsläpp, ser vi det som högst osäkert om alla medlemsstater verkligen har kompetens och ambition att säkerställa efterlevnaden och sanktionera brister. Vi vill därför redan nu slå fast behovet av att medlemsstaterna till EU-kommissionen årligen rapporterar hur de säkerställt direktivets efterlevnad, hur många prov de genomfört, i vilken utsträckning bensinstationerna levt upp till lagkravet, vilka bötesbelopp (och eventuella andra sanktioner) som används samt hur många sådana sanktioner som utdömts.

På svensk nivå önskar vi att ansvarig myndighet snarast och återkommande rapporterar om ångåterföring hos bensinstationerna, inklusive en tydlig uppdelning per bolag och per mack, så att det blir enkelt att som miljödriven konsumentorganisation göra åtskillnad mellan olika bensinbolag, om det finns sådana skillnader att det är motiverat.

## **Slutord**

Gröna Bilister är positiva till direktivförslaget, med ett antal förslag till skärpningar och kompletteringar som preciseras ovan. Vi står till departementets, regeringens och EU:s berörda instansers förfogande såväl när det gäller att fördjupa och konkretisera ovanstående förslag, som för övriga frågor inom området grönare bilism.

För Gröna Bilister den 15 maj 2009

Mattias Goldmann