

2010-10-29

Miljödepartementet
Enheten för Miljökvalitet
Att: Martin Larsson
103 33 Stockholm

Remiss av Transportstyrelsens förslag till ny miljöklass för blyfri flygbensin. DNr: M2010/3521/Mk

SPI har erhållit rubricerade rapport på remiss och får i anledning härav anföra följande:

Sammanfattning

SPI delar Transportstyrelsen bedömning i deras tidigare rapport (TSL 2009-5249) och anser inte att det skall införas en kvalitet för blyfri flygbensin.

SPI avvisar därmed förslaget till ny miljöklass för blyfri flygbensin i sin helhet. Skälen till detta är framför allt flygsäkerhet, marknadsförutsättningar samt avsaknad av konsekvensutredning. Nedan följer en mer detaljerad redogörelse för SPI:s ståndpunkt.

Flygbensin

Flygbensinens oktantal, både motoroktantalet och researchoktantalet, är viktiga parametrar för flygmotorns funktion. Flygbensin är noggrant specificerat i samråd med motortillverkare för att säkerställa en säker funktion och att det finns tillräckliga marginaler för att motorn skall fungera tillfredsställande. Blyhalten i bensin är ett sätt att höja oktantalet samt ger smörjning av mjuka ventilståten i motorer som behöver det.

I flygsammanhang är det för säkerhetens skull viktigt att man följer flygplansmotortillverkarens rekommendationer när det gäller val av drivmedel. Dessutom finns det noggrannare kvalitetskontroller och rutiner kring hantering och distribution av flygbränsle jämfört med t.ex. bensin för motorfordon.

Tillgänglighet

Flygbensin är en volymmässigt liten produkt i jämförelse med andra drivmedel på marknaden och det inte rimligt att idag ersätta blyad flygbensin med blyfri flygbensin på alla orter. Det är inte heller möjligt att tillhandta två kvaliteter på varje tankningsställe då det oftast saknas cisterner för att hantera två kvaliteter. Detta kan leda till att det inte kommer att finnas flygbensin tillgängligt av rätt kvalitet i enlighet med kraven i luftfartygets flyghandbok.

Om förslaget att införa en miljöklass för blyfri flygbensin genomförs kan resultatet bli att aktörer väljer att lämna marknaden då man inte ser möjligheten att tillhandahålla två kvaliteter.

Standarder för flygbränsle

Certifiering av flygmotorer och luftfartyg är tidsödande och kostsam vilket gör att tillverkare inte gärna certifierar sina luftfartygstyper för fler bränsletyper än nödvändigt och vad som finns tillgängligt på marknaden.

Transportstyrelsen föreslår två amerikanska standarder för blyfri flygbensin, ASTM D910-07a samt ASTM D 7547-09. Om man skall föreslå en standard för blyfri flygbensin är det bra att man valt en etablerad standard men det finns ingen uppgift i förslaget till vilka flygplan samt hur många (eller andel av) flygplan i Sverige som har något godkännande för dessa kvalitéer.

Framtagande av standarder är ett arbete som sker i nära samarbete mellan motortillverkare och bränsleproducenter och varje specifikation är inskriven av något skäl.

Transportstyrelsen förslår en avvikelse mot ASTM D910-07a genom att skriva att bränslet skall vara ofärgat. Specifikationerna i en standard har ofta en väl motiverad bakgrund till varför de finns med och att då göra undantag utan att veta varför den finns med i standarden är inte bra. Det är ett oerhört ansvar att göra ändringar i en befintlig standard.

Färgen har sannolikt ingen teknisk betydelse men finns troligen med för att kunna avgöra om det i tanken förekommer flygbensin i enlighet med flyghandbokens bestämmelser eller om man frångått dem och flyger på t.ex. motorbensin. Att detta förekommer nämns i konsultrapporten.

SPI anser att om man skall föreslå en etablerad standard så skall alla parametrar finnas med i dess helhet.

Bristande konsekvensbeskrivning

I denna utredning saknas en tydlig konsekvensutredning av införande av en blyfri flygbensin. Transportstyrelsen har utrett det i en tidigare utredning men den har, så vitt vi känner till, inte varit ute på remiss. I föregående utredning angående blyfri flygbensin (TSL 2009-5249) avrådde regeringens expertmyndighet från införande av en blyfri kvalitet för flygbensin. Trots detta får de ett nytt uppdrag att ta fram en specifikation för blyfri flygbensin. Argumenten mot att föreslå ett miljöklassningssystem som framfördes i den föregående utredningen gäller även idag och i och med att man nu föreslår en specifikation för blyfri flygbensin måste man därmed gjort en annan bedömning. Det går inte att utläsa ur rapporten vilka nya underlag som ligger till grund för att nu föreslå en miljöklass för blyfri flygbensin som man i tidigare utredning avrådde från.

SPI saknar också någon form av uttalande från motortillverkare om vad de anser vara en accepterad standard och vad de anser om förslaget i dess helhet.

Inventering av flygfartyg

I detta förslag saknas också en inventering av vilka plan som kan använda flygbensin enligt de föreslagna ASTM Standarderna och därmed en uppskattning om vilka volymer av en blyfri flygbensinkvalité som kan bli aktuellt.

Volymer

Hur stort genomslag en blyfri flygbensin kan komma att få är beroende av flera faktorer:

- 1) Prisskillnaden mot blyad bensin och som i sin tur beror på hur många aktörer som blir kvar på marknaden
- 2) Hur många som kan tanka blyfri flygbensin enligt flyghandboken?
- 3) Vad motortillverkarna rekommenderar för bränsle och hur de ställer sig till de föreslagna standarderna som föreslås utgöra grund för miljöklassningen.

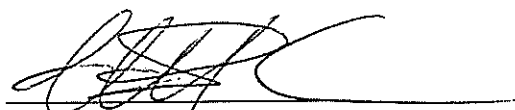
Risker

SPI anser att konsekvenserna av förslaget inte har belysts tillräckligt. Om en blyfri flygbensin skulle införas med en lägre skattesats kan det innebära att befälhavaren i strid med bestämmelserna i flyghandboken chansar och väljer en billigare kvalité som inte är godkänd enligt flyghandboken. Avsaknaden av en korrekt kvalité på aktuell flygplats kan också resultera i användandet av en för flygplanet icke godkänd kvalité. Konsekvenser för ett motorstopp i luften är mycket allvarigare än om ett fordon får motorproblem längs landsvägen. Det är inte bara en risk för de som befinner sig i planet utan kan i särskilt olyckliga fall också skada liv och egendom på marken.

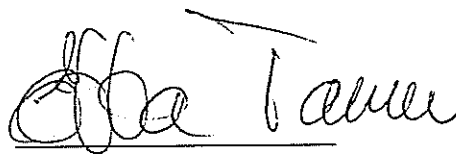
Safety Information Bulletin

I förslaget anges att den Europeiska byrån för flygsäkerhet, EASA, för närvarande håller på med att skriva en policy som anger att för vissa kombinationer av luftfartygstyp och motortyp så kan blyfritt bränsle av en speciell kommersiell tillgänglig tillverkning användas. SPI föreslår att man avvaktar denna Safety Information Bulletin innan man genomför några förändringar.

Svenska Petroleum Institutet



Ulf Svahn



Ebba Tamm



14

2010-10-28
Sida 1 (1)

Regeringen
Miljödepartementet
103 33 Stockholm

REGERINGSKANSLIET	
Miljödepartementet	
Ink.	2010 -11- 02
Dnr	M2010/3521/MK

Ert: 2010-09-20 M2010/3521/Mk, Enheten för miljö kvalitet, Martin Larsson

Remiss av Transportstyrelsens förslag till ny miljöklass för blyfri flygbensin

Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK) har tagit del av Transportstyrelsens förslag. KSAK biträder förslaget och välkomnar att en miljöklass för blyfri flygbensin införs.

KSAK kan inte bedöma den tekniska redovisningen men uppskattar att förslaget redovisar en produkt som är renare än blyfri bilbensin.

Remissen omfattar inte bedömning av skatteklass. KSAK vill ändå framhålla sin ståndpunkt att det krävs att skattesatsen sätts lågt, lämpligen densamma som för alkylatbensin för småbåtar i miljöklass 1, då kraven på den blyfria flygbensinen synes vara minst lika höga. En låg skattesats krävs också för att få så många som möjligt att anse det vara ekonomiskt värt att satsa på anläggningar för blyfri flygbensin. På ett antal flygplatser har vissa bensinbolag ensamrätt till försäljning av flygbensin men kan inte erbjuda ett blyfritt alternativ. Ett incitament att tvinga fram ett sådan är att marknaden trycker på. Eftersom marknaden hittills har betalat en skattesats som gäller för blyad flygbensin även för den blyfria borde någon form att kompensation ges som påskyndar att det blyfria alternativet används i hög utsträckning.

Kungliga Svenska Aeroklubben

Rolf Björkman
Generalsekreterare

Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK)
Ansluten till Fédération Aéronautique Internationale

Besöksadress: Grind B, Bromma Flygplats
E-mail: info@ksak.se

Adress
KSAK
Box 200 81

161 02 Bromma
Sweden

Telefon
+46 8 764 60 90

Telefax
+46 8 764 76 35

Postgiro
5 55 70-6

Bankgiro
724-9196

Orgnummer
80 20 00-0637

17

Handläggare,
Edor Boström

Datum
2010-10-28
Ert datum
2010-09-20

Er referens
M2010/3521/MK

REGERINGSKANSLIET	
Miljödepartementet	
Ink.	2010 -11- 02
Hll Dnr	M2010/3521/MK

Miljödepartementet
Enheten för miljö kvalitet
Martin Larsson
103 33 Stockholm

Remiss: Ny miljöklass för blyfri flygalkylatbensin dnr M2010/3521/MK

AOPA-Sweden har inte bjudits in att svara på remissen. Eftersom vi organiserar flygplansägare och piloter har vi ändå valt att redovisa våra synpunkter.

Kommentarer till Transportstyrelsens rapport.

2.1 Flygbränslen allmänt

Att de flesta luftfartyg har certifierats för att använda 100LL torde bero på att de flesta flygmotorer och luftfartyg är tillverkade i USA där det vanligaste bränslet har varit 100LL. Situationen är idag annorlunda i och med utveckling av bränselnålare motorer för blyfri bensin och diesel.

2.2 Färgning av flygbränsle

AOPA-S instämmer i förslaget att blyfri bensin skall vara ofärgad.

2.3 Begränsningar

AOPA-S anser att blyhalten skall mätas före distribution för att samutnyttjande av tankbilar möjliggörs.

3 Konsekvenser

Att införa en oblyad bränslesort med en skatterabatt som för andra miljöbränslen kommer att fungera som morot för flygklubbar, företag och privatpersoner som är ägare av ett luftfartyg. Föryngringen av flottan kommer att skyndas på och som resultat av det kommer flygsäkerheten att påverkas positivt. Den bränsleskatt som infördes 1/7-2008 har inte på något sätt kommit flyget tillgodo så därför bör subventioner för att underlätta utbyggnad av tankstationer och distribution införas.

AOPA-Sweden



Edor Boström

AOPA-Sweden

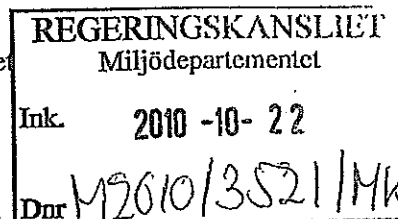
Adress
Bromma Flygplats, Grind B
SE-168 67 Bromma

Telefon
08-29 50 00

Fax
08-29 52 65

Internet
info@aopa.se
www.aopa.se

Miljödepartementet
Enheten för miljö kvalitet
Martin Larsson
103 33 Stockholm




Remiss av Transportstyrelsens förslag till ny miljöklass för blyfri flygbensin

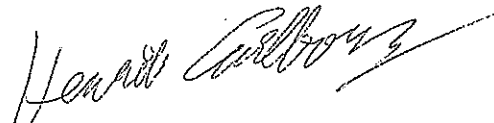
Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) besvarar remissen i egenskap av ansvarig myndighet för bland annat frågor om teknisk kontroll, inklusive ackreditering och frågor i övrigt om bedömning av överensstämmelse, samt för samordning av marknads kontroll, reglerad mätteknik och ädelmetallkontroll.

Mätsystem som används vid försäljning till enskild konsument av bränsle som drivmedel ska uppfylla kraven i Swedacs föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2006:9) om mätsystem för kontinuerlig och dynamisk mätning av mängder av andra vätskor än vatten. Det gäller även flygbränsle som säljs till enskilda konsumenter, oavsett bränsletyp. Alla mätsystem kan inte godkännas för alla typer av bränsle. När en ny typ av bränsle införs finns alltid en risk att marknaden inte kan tillhandahålla ett mätsystem som är godkänt enligt Swedacs föreskrifter för just den typen av bränsle. En sådan situation kan också inträffa för blyfritt flygbränsle.

Swedac har dock inget att erinra mot remitterat förslag till ny miljöklass för blyfri flygbensin.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Hans-Eric Holmqvist i närvaro av avdelningscheferna Roland Jonsson och Gerda Lind, enhetscheferna Agneta Ebbesson och Kari Björkqvist samt tekniska handläggaren Elisabeth Leu och juristen Henrik Carlborg, föredragande


Hans-Eric Holmqvist


Henrik Carlborg

¹ Vad god referera till denna beteckning vid all korrespondens med Swedac i detta ärende.

HUVUDKONTOR / HEAD OFFICE

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax
Postal address	Visiting address	033-17 77 00	033-10 13 92
Box 878	Österlånggatan 5	Telephone	Fax
SE-501 15 Borås	Borås	+46-33 17 77 00	+46-33 10 13 92
Sweden			
Webbplats: www.swedac.se		E-post: fornamn.efternamn@swedac.se	

STOCKHOLMSKONTOR / OFFICE IN STOCKHOLM

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax
Postal address	Visiting address	08-406 83 00	08-791 89 29
Box 733	Klarabergsviadukten 70 D7	Telephone	Fax
SE-101 35 Stockholm	Stockholm	+46-8 406 83 00	+46-8 791 89 29
Sweden			
		Postgiro 2 55 90-1	Bankgiro 5617-4659

YTTRANDE

Datum
2010-11-01Dnr
131-625916-10/112

Miljödepartementet

103 33 Stockholm

Ny miljöklass för blyfri flygbensin

Er beteckning M2010/3521/Mk

Skatteverket har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag.

Skatteverket har inget att erinra mot förslaget att införa en miljöklassning av flygbensin. Verket anser dock att följande synpunkter på förslaget måste beaktas i det fortsatta lagstiftningsarbetet.

Skatteverket anser att det är olämpligt att i lagtext hänvisa till standarder som annan än lagstiftaren förfogar över. Dessutom är det olämpligt att hänvisning sker till standarder som inte är fritt tillgängliga för allmänheten. Verket anser därför att de gränsvärden som ska styra beskattningen ska framgå direkt av lagtext, förslagsvis på motsvarande sätt som gäller annan miljöklassning av bränsle enligt lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Mot bakgrund av att tillämplig skattesats påverkas av bränslets miljöklass anser Skatteverket att det av lagtext ska framgå om bränslet som omfattas av specifikationen är hänförlig till miljöklass 1, 2 eller 3.

Ett bränsle ska vid skattskyldighetens inträde åsättas en skattesats. Skatteverket anser därför att bränslet vid tidpunkten för skattskyldighetens inträde måste uppfylla specifikationerna för att skattemässigt anses tillhöra miljöklassen.

Skatteverket saknar även en redogörelse för de offentligfinansiella effekter som ett genomförande av förslaget skulle medföra.

Skatteverket förutsätter att verket ges möjlighet att lämna kostnadsberäkningar och synpunkter när mer konkreta förslag till lagändringar föreligger.

Beslut i detta ärende har fattats av undertecknad generaldirektör. Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit överdirektör Magdalena Andersson, rättschefen Vilhelm Andersson, skattedirektören Gunilla Hedwall, sektionschefen Eva Mårtensson samt rättslige experten Ulf Olovsson, föredragande.



SWEDISH ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY

1 (1)

REGERINGSKANSLIET	
Miljödepartementet	
Ink.	2010 -11- 01
Dnr	M2010 13521/MK 3

YTTRANDE

2010-10-28 Dnr 547-4658-10 Ke

Miljödepartementet

103 33 Stockholm

Yttrande över remiss av Transportstyrelsens förslag till en ny miljöklass för blyfri flygbensin (dnr M3521/Mk)

Naturvårdsverket har inga särskilda synpunkter på sakinnehållet i förslaget. Verket konstaterar att förslaget utgör ett angeläget steg för att skapa förutsättningar för en minskad användning av blyad flygbensin.

När det nu finns en specifikation för blyfri bensin är det viktigt att på olika sätt stödja användningen av densamma. Naturvårdsverket har tidigare påpekat att det är önskvärt att blyfri flygbensin finns att tillgå på fler flygplatser än idag.

Beslut om denna remiss har fattats av generaldirektören Maria Ågren. Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit direktören Martin Eriksson, enhetschefen Kjell Andersson samt Mats Björnell, den sistnämnde föredragande.

Maria Ågren

Mats Björnell

KEMI

Kemikalieinspektionen
Swedish Chemicals Agency

Risikbegränsning
Ulf Rick, kemist
☎ 08-519 41 249
e-post: ulf.rick@kemi.se

Diarienummer

2010-10-28

340-H10-01077

Miljödepartementet
Enheten för miljö kvalitet

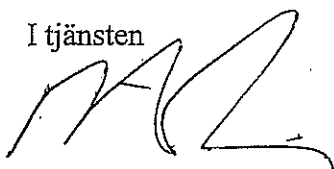
103 33 Stockholm

Ny miljöklass för blyfri bensin, ert diarienumr M2010/3521/Mk

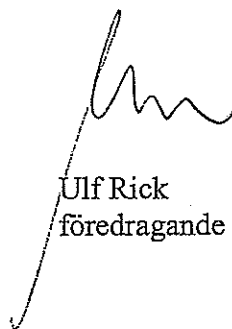
Kemikalieinspektionen (Kemi) har under lång tid arbetat med utfasning av bly ur kretsloppet. Användningen av bly i flygbränsle innebär en av de större utsläppskällorna av bly idag. Tetraetylble är ett billigt sätt att åstadkomma ett högt oktantal. Åtgärder som motverkar en högre prisbild för oblyat bränsle bör därför välkomnas.

Kemi har inga övriga kommentarer till remissen.

I tjänsten



Nina Crommier
Beslutande



Ulf Rick
föredragande

Remissvar

Borlänge 2010-10-22

Ärendenr: TRV
2010/83451B

Miljödepartementet
Enheten för miljö kvalitet
Martin Larsson
103 33 Stockholm



TRAFIKVERKET

Trafikverket
781 89 Borlänge
Telefon: 0771-921 921
trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Peter Smeds
Samhälle
Direkt: 0243-75 522
Mobil: 070-214 01 05
peter.smeds@trafikverket.se

REGERINGSKANSLIET
Miljödepartementet

Ink. 2010 -10- 28

Dnr M2010/13521/MK

Ny miljöklass för blyfri flygbensin

Bakgrund

Transportstyrelsen redovisar sitt regeringsuppdrag enligt M2010/1523/Mk. Uppdraget gäller att föreslå en specifikation till en ny miljöklass för blyfri flygbensin. Utredningen har gjorts i samverkan med bl.a. Trafikverket som representerats av Magnus Lindgren.

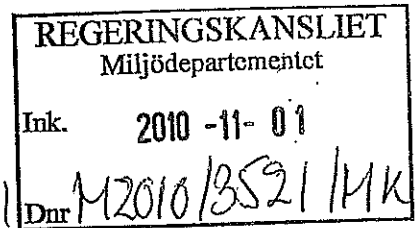
Yttrande

Trafikverket har inga anmärkningar angående utformning och innehåll av remitterade förslag.

Trafikverket ser det som positivt att mängden motorbränsle med tillsats av bly minskas i största möjliga utsträckning för att minska de negativa miljökonsekvenserna. Trafikverket vill dock poängtera att i vissa typer av motorer krävs även fortsättningsvis flygbensin med tillsats av bly.

Beslut i detta ärende har fattats av chef verksamhetsområde Samhälle Lena Erixon. Föredragande har varit miljöutredare Peter Smeds. Samråd har skett med chef enhet Miljö och hälsa Pär Gustafsson, chef avdelning Samhällsbehov Ann-Sofi Granberg och Miljödirektör Lars Nilsson.

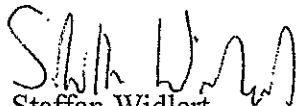

Lena Erixon

Regeringskansliet
Miljödepartementet
103 33 Stockholm

Angående remiss om förslag till ny miljöklass för blyfri flygbensin

Transportstyrelsen har inga synpunkter att ge på det aktuella remissförslaget.

Beslut i detta ärende har fattats av undertecknad generaldirektör efter föredragning av flygteknisk expert Magnus Molitor, Luftfartsavdelningen.



Staffan Widert

Miljödepartementet
103 33 Stockholm

7

REGERINGSKANSLIET	
Miljödepartementet	
Ink.	2010 -11- 01
Will Dnr	M2010/3521/MK

Remiss av Transportstyrelsens förslag till miljöklass för blyfri flygbensin

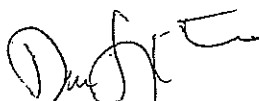
(M2010/3521/MK)

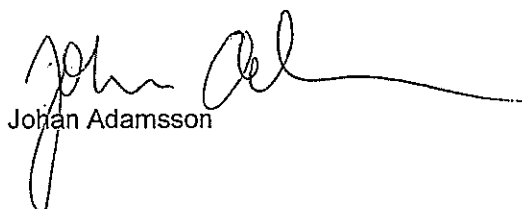
Konkurrensverket har inget att invända mot Transportstyrelsens förslag att utgå från internationell standard i specifikationen för en svensk miljöklass för blyfri flygbensin.

Konkurrensverket vill dock särskilt betona vikten av konkurrensneutrala, transparenta och tydliga regler som tillämpas generellt och teknikneutralt. Transportstyrelsen har, enligt Konkurrensverket, inte visat tillräckliga skäl i den utredning som ligger till grund för förslaget för att utesluta standarden ASTM D 6227 från den svenska miljöklassen för blyfri flygbensin. Konkurrensverket avstyrker därför Transportstyrelsens förslag till den del det utesluter standard ASTM D 6227 från den svenska miljöklassen.

Vidare noterar Konkurrensverket att det inte framgår av Transportstyrelsens beslutsunderlag om det har gjorts någon konsekvensanalys avseende förslagets effekter på den inre marknaden.

Detta yttrande har beslutats av generaldirektören. Föredragande har varit Johan Adamsson.


Dan Sjöblom


Johan Adamsson

Adress 103 85 Stockholm
Besöksadress Torsgatan 11
Telefon 08-700 16 00
Fax 08-24 55 43
konkurrensverket@kkv.se

Datum
2010-10-25

Dnr
02-10-3821

Ert Datum
2010-09-20

P.

Teknikavdelningen
Transportenheten
Magnus Henke
016 544 21 03
magnus.henke@energimyndigheten.se

Miljödepartementet
Enheten för miljöval
Martin Larsson
Tegelbacken 2
103 03 Stockholm



Yttrande angående Transportstyrelsens förslag till ny miljöklass för blyfri flygbensin.

Sammanfattning

Energimyndigheten tillstyrker Transportstyrelsens förslag till svensk ny miljöklass för blyfri flygbensin. Standarden kommer att påverka kolvmotordrivna flygfarkoster vilket normalt innebär mindre, propellerdrivna sådana.

- Det är Energimyndighetens uppfattning att fördelarna med en kraftig reduktion av tillsatt bly i flygbensin överväger nackdelarna i form av ökade emissioner av koldioxid.
- Det existerar uppenbara hälsorisker för människor vid hantering av flygbensin där tetraetylbley är en ingående komponent.
- Blyhalterna i sjöar och vattendrag är även enligt TSL 2010-1357 "Specifikationer för ett blyfritt bränsle" (Naturvårdsverket) oförändrad trots reducerade emissioner av bly på senare år vilket tillskrivs mycket låg omsättningshastighet vilket gör det angeläget att nytillskottet av bly görs så lågt som möjligt.
- Nackdelarna med förslaget utgörs främst av ökade emissioner av koldioxid på grund av ökad bränsleförbrukning i de motorer där detta bränsle kan komma att användas men Energimyndigheten anser att denna nackdel är temporär då utvecklingen förväntas gå mot energieffektivare motorer på längre sikt.
- Det är i sammanhanget viktigt att påpeka att Energimyndigheten anser att utvecklingen mot effektivare framdrivningsalternativ i flygindustrin generellt bör stödjas.
- Energimyndigheten förordar även utveckling och användning av alternativa drivmedel i flygsammanhang.