

Stockholm 2023-05-31

Klimat- och näringslivsdepartementet
Att: Romina Pourmokhtari

Hemställan Upphävande av Lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, SFS 2005:1248

Drivkraft Sverige AB hemställer att Regeringen

- Upphäver Lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, SFS 2005:1248

Inledning

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle- och drivmedelsbranschen. Våra medlemsföretag erbjuder hållbar mobilitet och ser till att det finns drivmedel för hållbara resor och transporter hela landet. Drivkraft Sverige står bakom de svenska klimatmålen och målet att Sverige ska bli klimatneutralt senast 2045.

Drivkraft Sverige kan konstatera att det i transportsektorn ingår tre olika parter. De är fordonstillverkare och deras distributörer, drivmedelstillverkare och deras distributörer samt konsumenterna.

Drivkraft Sverige anser att Lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, SFS 2005:1248, den s.k. pumplagen, skall avvecklas då det är tydligt att det inte fungerar att rikta krav på en av tre aktörer på marknaden särskilt som det har saknats kommersiella förutsättningar.

Idag är biodrivmedel en mer mogen marknad än när pumplagen infördes och drivmedelsbolagen vill fortsatt sälja förnybara drivmedel men vill inte vara tvingade enligt kraven i pumplagen utan välja att sälja de drivmedel som det finns marknad för.

Bakgrund

Lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, SFS 2005:1248 trädde i kraft den 1 april 2006.

Införandet föregicks av en utredning SOU 2004:4 och 2004:133. Vid remissbehandlingen av förslaget avstyrkte de flesta remissinstanserna och Lagrådet införandet av denna lag. Även utredaren hade invändningar mot införandet av den s.k. pumplagen.

Lagen innehöll en trappa för volymer av bensin och diesel för när pumplagen måste uppfyllas. Den lägsta volymnivå på 1000 m³/år av bensin och diesel inföll 2010. I prop 2013/14:181 ändrades denna lägsta gräns till 1500 m³/år samt att en dispens från kravet på att tillhandahålla förnybara drivmedel får ges för så lång tid som skälen för dispensen kan antas finnas kvar.

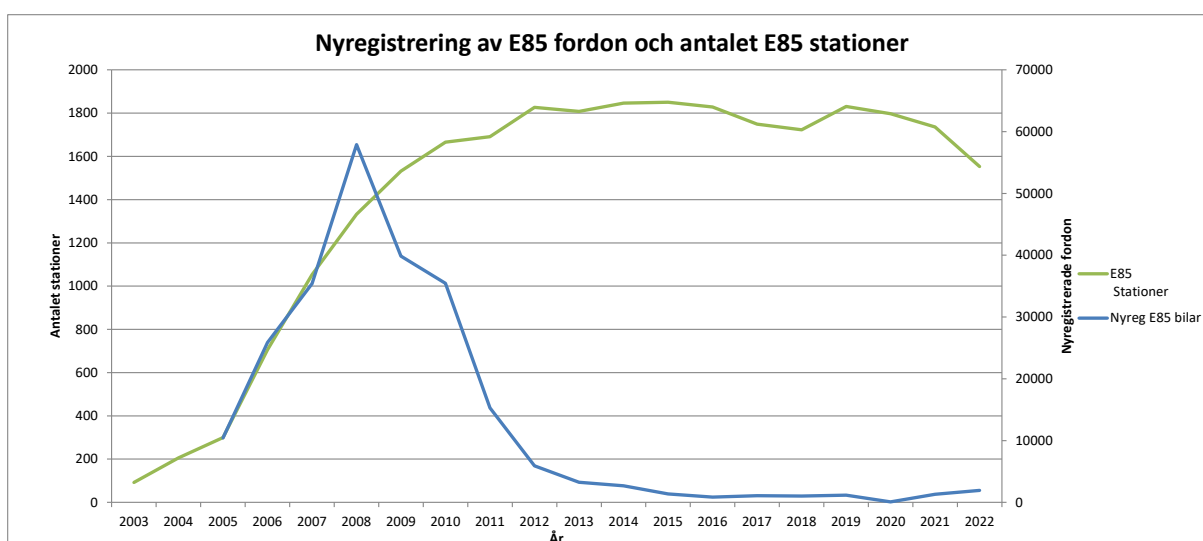
Pumplagen

Kravet i den s.k. pumplagen, (Lag SFS 2005:1248) är att tillhandahålla ett, till övervägande del på energibas, förnybart drivmedel. De flesta bolagen uppfyllde lagen genom att installera E85 pumpar.

Tre parter i transportsektorn

Drivkraft Sverige kan konstatera att det i transportsektorn ingår tre olika parter. De är fordonstillverkare och deras distributörer, drivmedelstillverkare och deras distributörer samt konsumenterna.

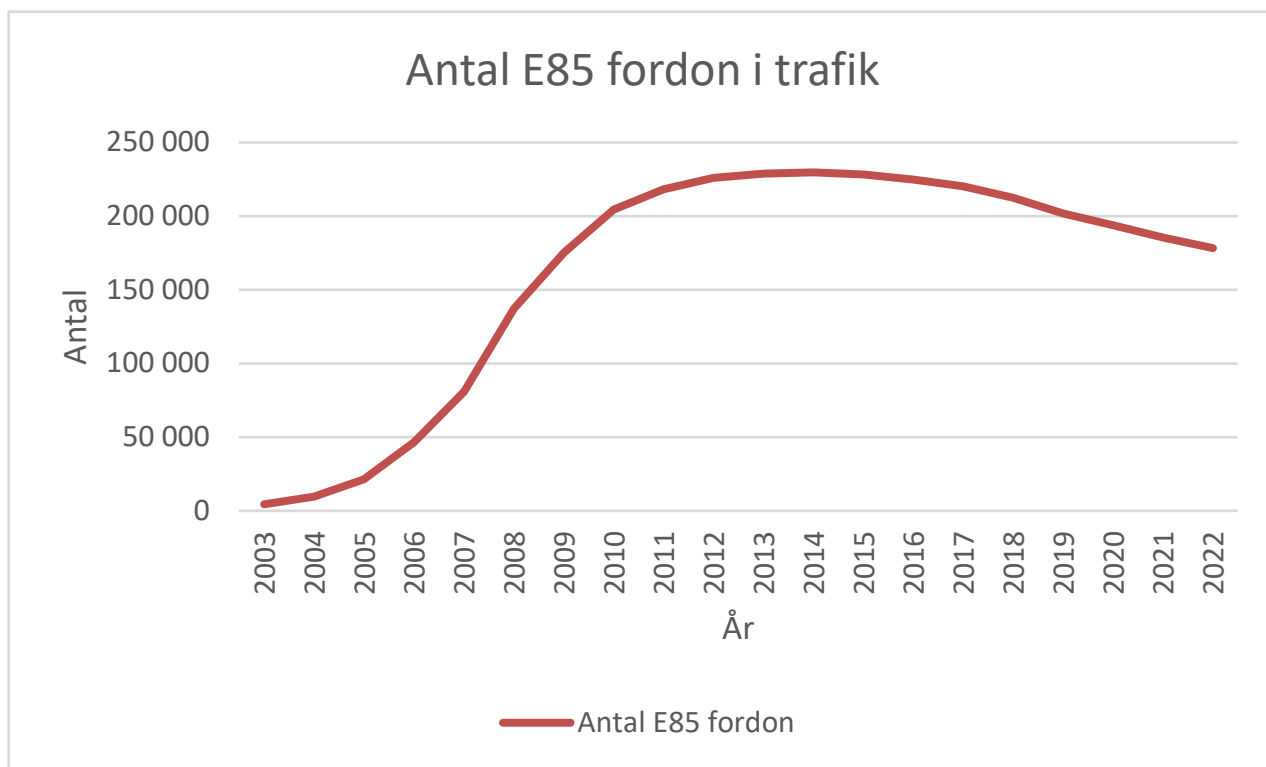
Graferna visar tydligt att en marknad bestående av transportsektorns tre parter som vardera kan fatta beslut måste hanteras som en helhet. Resultatet blev ca 1 miljard i investeringar för drivmedelstillverkarna och dess distributörer, dvs en kostnadsdrivande otydlighet mot de två övriga parterna, fordonstillverkarna och konsumenterna som dessutom kvarstår.



Pumplagen, som det tvingande styrmedlet riktade mot att genomföra investeringar i infrastruktur, garanterar inte att det vare sig blir några fordon byggda för att köras eller att konsumenterna köper dem, eller ens om de som köper fordonen huvudsakligen använder det drivmedel de är avsedda för.

2005 fick etanolbilar miljöbilsstatus, nedsatt förmånsskatt och befriades bland annat från trängselskatt. 2007 infördes en miljöbilspremie på 10 000 kr till köpare av en ny miljöbil. Dessa förmåner avvecklades bara några år efter införandet av pumplagen och nybilsförsäljningen av E85 fordon minskade. Idag minskar också fordonsflottan av E85 fordon i trafik. Avsaknaden av långsiktiga styrmedel är av avgörande betydelse varför försäljningen av E85 bilar minskade.

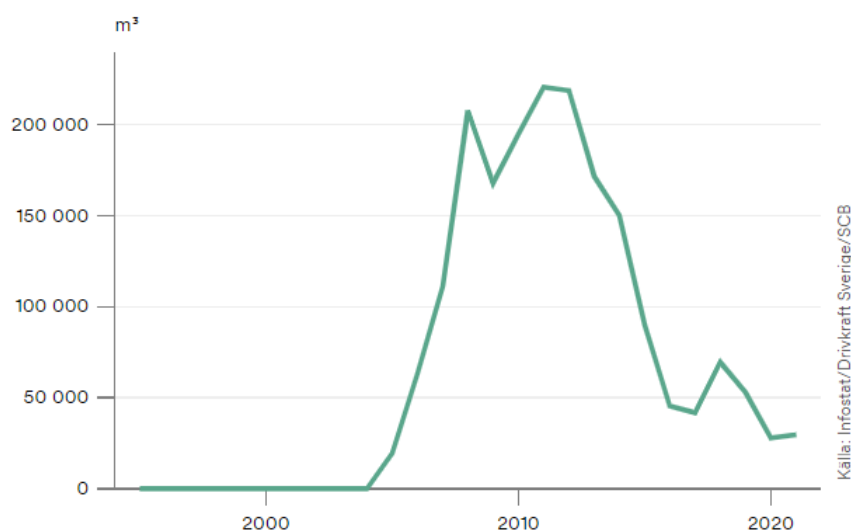
Idag finns det en liten ökad registrering av lätta lastbilar som kan tankas med E85.



Antalet fordon i trafik har minskat men fortfarande finns det cirka 178 000 fordon i trafik. Eftersom försäljningen hade en topp runt 2008 och sen sjönk innebär det sannolikt att antalet E85 fordon kan komma att minska med allt större omfattning inom några år då fordonen når sin tekniska livslängd.

Man kan också notera att allt färre av de E85 fordon i trafik i allt mindre omfattning tankar E85 utan väljer bensin istället då försäljningsvolymerna av E85 kraftigt har minskat.

Försäljningsvolym av E85



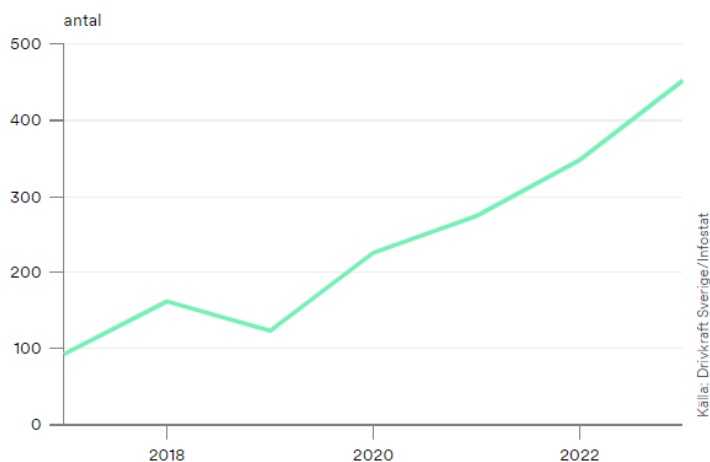
Det är inget krav på att faktiskt sälja något av de förnybara drivmedlen utan kravet i pumplagen är att endast tillhandahålla ett till övervägande del förnybart på energibas.

I takt med att volymerna av E85 har minskat har det lett till ökade enhetskostnader för distributionen av E85. Om man kan utnyttja E85 tankar till andra drivmedel skulle det kunna innebära en ökad effektivitet i distributionen av dessa vilket är viktigt i sjunkande volymmärknad.

Andra förnybar drivmedel

Några E85 stationer har konverterats till HVO100 anläggningar men också nya har byggts på s.k. truckstationer (för tunga dieselfordon). Idag finns det flera dieselfordon, huvudsakligen tunga fordon men också flera personbilar, som godkänner användningen av HVO100 i sina fordon. Drivmedelsbranschens aktörer har då valt att konvertera några stationer till ett drivmedel som det finns kommersiell efterfrågan på. Bidraget till omställningen av HVO100 visar att det finns en efterfrågan för detta drivmedel och här har konvertering eller nybyggnation skett efter efterfrågan och inte efter kraven i pumplagen.

Antal drivmedelsstationer med HVO100



Laddpunkter

Idag är det inte tillåtet att uppfylla pumplagens krav med el-laddning. Drivkraft Sverige anser inte att pumplagen skall omarbetas till att tillåta eller föreskriva laddare för att uppfylla pumplagen. Drivkraft Sverige anser inte heller att pumplagen skall revideras för att ställa krav på en särskild andel av laddare då det också skulle bli ett krav utan att bolagen kan göra kommersiella bedömningar om lönsamheten. Dessutom träffar ett sådant krav endast drivmedelsbolagen på en marknad med många andra aktörer. Drivkraft Sverige anser att detta inte är konkurrensneutralt.

Pumplagens krav styr strikt på var dessa ”pumpar” skall finnas genom kopplingen till försäljningsvolymen av bensin och diesel. Det innebär i så fall, om den inkluderar laddare, kommer drivmedelsleverantörerna inte själva få välja att bygga laddare efter kommersiella bedömningar och tillgång till elanslutningseffekt.

Idag är flaskhalsen för byggnation av laddare för elfordon tillgången till elanslutningseffekt och långa handläggningstider

Drivmedelsbolagen bygger idag ut laddare på drivmedelsstationerna där det finns kommersiella förutsättning. Idag finns det laddare på cirka 215 drivmedelsstationer, och det är en siffra som ökar hela tiden.

Jessica Alenius

VD

Ebba Tamm

Produkt- och miljöexpert