



Drivmedelsstationer i Östergötland

En rapport om tillgängligheten till fossila och fossilfria drivmedel och reduktionsplikten

Delprojektrapport delprojekt 8 - Hållbara transporter i Östergötland

Författare:

Erika Peltonen Ramkvist, Region Östergötland
Malin Gumaelius, Region Östergötland

Kontaktperson:

Anders Bäckstrand
010-1036831
Anders.Backstrand@regionostergotland.se

2018-12-12

Sammanfattning

Denna rapport är inriktad på tre delar. Den första delen är en kartläggning av drivmedelsstationerna i Östergötland som ska belysa tillgängligheten till fossila och fossilfria drivmedel i Östergötland. Den andra delen fokuserar på reduktionsplikten (lag 2017:1201) och vad den kan innebära för drivmedelsstationer i Östergötland. Den tredje och sista delen är en intervjustudie med fyra drivmedelsföretag som verkar i Östergötland.

Kartläggningen visar att tillgänglighet till fossila drivmedel är mycket god i hela länet och nästan hela länet täcks inom radien av 15 km till närmsta drivmedelsstation. För drivmedlet E85 är tillgängligheten nästan lika god, inom radien av 15 km är skillnaden 1000 personer färre än för de fossila drivmedlen. För de övriga fossilfria drivmedlen är tillgängligheten sämre och stationerna är lokaliserade till städer och större tätorter. Utbyggnaden av laddstolpar liknar dock resultatet för E85. Ett av problemen med omställningen till en fossilfri transportsektor i Östergötland är att det inte längre säljs bilar som drivs av E85. Detta är extra problematiskt eftersom att E85 har mest utbyggd och tillgänglig infrastruktur av de samtliga fossilfria drivmedlen. I städer och större tätorter där fler fossilfria alternativ finns tillgängliga kan istället bilen ha en mindre roll och där andra trafikslag kan användas, till exempel gång, cykel och kollektivtrafik. Det kan dock vara så att en del av befolkningen på landsbygder reser in till städerna eller de större tätorterna för arbete eller annan service och på så sätt får tillgång till fler drivmedelsalternativ. Detta är dock inget som studerats i denna rapport men som återstår att besvara. Den publika laddinfrastrukturen är välutbyggd i Östergötland men visar inte den komplicerade verkligheten. Framförallt eftersom de flesta elbilsanvändare laddar sina fordon hemma och dessa finns det ingen lättillgänglig statistik för.

De eventuella konsekvenserna av reduktionsplikten lyfts av Regeringskansliet i lagrådsremissen av lagen och av ett flertal andra aktörer i remissvar på lagen. Regeringen framför ett antal eventuella konsekvenser, bland annat ökade priser på biodrivmedel i och med förhöjd efterfrågan, något ökade administrativa kostnader för företagen och kostnader för att investera i E10. Ett antal aktörer, myndigheter, kommuner, regioner, näringsliv, branschorganisationer etc, har identifierat framförallt följande eventuella konsekvenser: införandet av E10-kvalitet, brist på förnybara drivmedel, pumplagen, ett antal konsekvenser för landsbygder, att elektrifiering och fler sektorer ska räknas in i reduktionsplikten samt långsiktighet i reduktionsnivåerna. För att komplettera lagrådsremissen och remissvaren och få mer insikt i de eventuella konsekvenserna genomfördes fyra intervjuer med två större och två mindre drivmedelsföretag.

Utifrån lagrådsremissen, remissvaren samt intervjuerna går det att resonera att E10 skulle kunna bli ett problem att införa för mindre drivmedelsstationer på landsbygderna. Detta gäller framförallt väldigt små stationer med låg omsättning. Det verkar dock som att de företag som inte är skattepliktiga kan välja att falla utanför reduktionsplikten och på så vis slippa köpa in E10. Det kommer sannolikt att bli brist på förnybara råvaror eftersom efterfrågan blir allt högre samt andra omvärldspåverkande faktorer. Reduktionsplikten tros inte enskilt vara en anledning att lägga ned en station utan det finns fler lagar och krav som ställs samt fler omständigheter som påverkar som hur personberoende en station är.

Innehållsförteckning

1. Inledning	1
1.1 Det klimatpolitiska ramverket.....	1
1.2 Agenda 2030.....	2
1.3 Disposition.....	3
2. Kartläggning av drivmedelsanvändning i Östergötland	4
2.1 Stöd till kommersiell service.....	6
3. Reduktionsplikten (lag 2017:1201).....	8
3.1 Lag 2017:1201	8
3.2 Pumplagen (Lag 2005:1248)	9
3.3 Lagrådsremissen	10
3.3.1 Övergripande konsekvenser	10
3.3.2 Prisförändringar.....	10
3.3.3 Konsekvenser för företag och näringsliv.....	11
3.3.4 E-10 kvalitet	11
3.4 Remissvar på promemorian om reduktionsplikten	12
3.4.1 E-10 kvalitet.....	12
3.4.2 Brist på förnybara drivmedel.....	13
3.4.3 Pumplagen	14
3.4.4 Konsekvenser för landsbygder	15
3.4.5 Elektrifiering och fler sektorer ska räknas in i reduktionsplikten.....	16
3.4.6 Långsiktighet i reduktionsnivåerna	16
4. Intervjuer med drivmedelsföretag.....	18
4.1 Enskilda och mindre företag.....	18
4.2 Kedjor och större företag	19
5. Analys av kartläggning, reduktionsplikten samt intervjuer	23
5.1 Analys av kartläggning.....	23
5.1.1 Tillgänglighet till fossila drivmedel.....	23
5.1.2 Tillgänglighet till fossilfria drivmedel.....	24
5.1.2.1 E85.....	24
5.1.2.2 Övriga fossilfria drivmedel	25
5.1.2.3 Laddstolpar	26
5.1.2.4 Yrkestrafik.....	26
5.2 Analys av reduktionsplikten och intervjuerna.....	27
5.2.1 Lagens utformning.....	27
5.2.2 E10-kvalitet.....	28
5.2.3 Brist på förnybar råvara.....	29
5.2.4 Nedläggning av drivmedelsstationer	29
6. Slutsatser	30
6.1 Kartläggning	30
6.2 Eventuella konsekvenser av reduktionsplikten	31

6.3	Framtida rekommendationer	31
Referenser	.....	33
Bilaga 1	.....	38
	Intervjuguide enskilda och mindre företag	38
Bilaga 2	.....	40
	Intervjuguide för kedjor och större bolag.....	40

1. Inledning

Denna rapport tas fram inom projektet Hållbara transporter i Östergötland samt inom Region Östergötlands uppdrag kring serviceutveckling och Regionalt serviceprogram 2014-2020. Hållbara transporter i Östergötland är ett projekt som drivs av Region Östergötland i samverkan med Linköpings Universitet och Biogas Öst och pågår 2017-2019. Denna rapport kommer att bidra till det kunskapsunderlag som ska tas fram i projektet. I det regionala serviceprogrammet prioriteras fyra områden under dess programperiod (2014-2020) och ett av områdena är tillgänglighet till drivmedel (Region Östergötland, 2018).

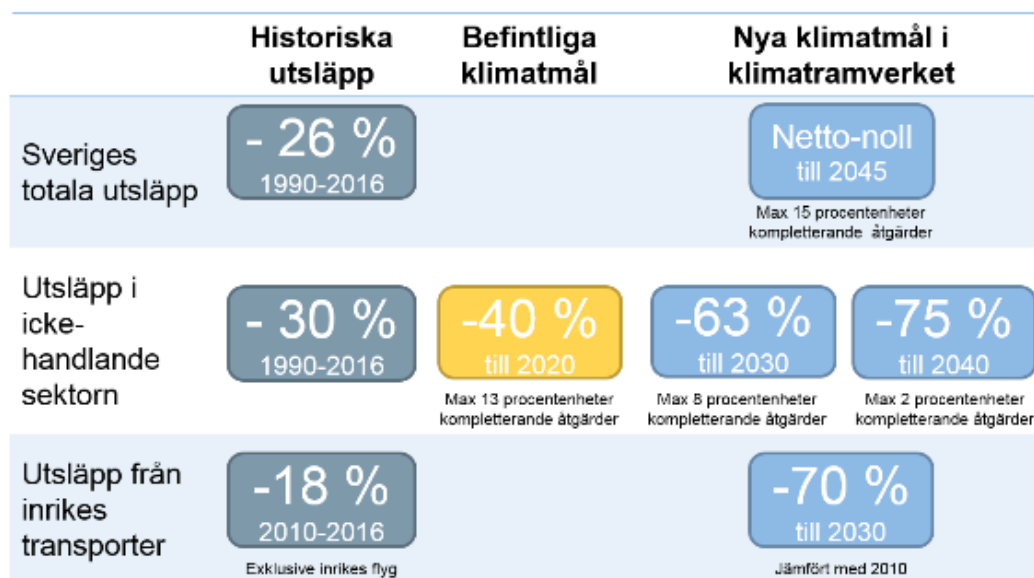
Rapporten ämnar att reda ut vilka eventuella konsekvenser reduktionsplikten kan komma att få för drivmedelsstationer i Östergötland samt vilken påverkan det kan ha på tillgängligheten. Rapporten ska också bidra till att belysa tillgängligheten till fossila och fossilfria drivmedel och föreslå åtgärder eller vidare arbete för att uppnå hög tillgänglighet av fossilfria drivmedel för hela Östergötland. Ett särskilt fokus finns på landsbygderna eftersom tillgängligheten till service där är extra sårbar.

1.1 Det klimatpolitiska ramverket

Sverige antog under 2017 *Det klimatpolitiska ramverket* som innehåller nya klimatmål, en klimatlag och ett klimatpolitiskt råd (Regeringskansliet, 2017a). Syftet med det klimatpolitiska ramverket är att ge långsiktiga förutsättningar för näringsliv och samhälle att ställa om för att kunna lösa klimatutmaningen.

De nya klimatmålen innebär att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att sedan efter 2045 nå negativa utsläpp (Regeringskansliet, 2017a). För att kunna uppnå negativa utsläpp behöver utsläppen av växthusgaser från verksamheter i Sverige vara mindre än den mängd utsläpp som tas upp av naturen som en del av kretsloppet. Negativa utsläpp kan också uppnås genom att Sverige bidrar till att minska utsläpp utomlands, till exempel genom att investera i projekt som fokuserar på åtgärder som minskar utsläppet av växthusgaser. De växthusgasutsläpp som är kvarvarande vid 2045 ska dock ha minskats med minst 85 procent jämfört med 1990. Förutom det långsiktiga målet till 2045 ska utsläppen av växthusgaser, inom de sektorer som ingår i EU:s ansvarsfördelning, ha minskats med 63 procent 2030 och 75 procent 2040 jämfört med 1990, se Tabell 1 nedan.

Tabell 1. Klimatmålen till 2020, 2030 och 2045 enligt tidigare mål och det nya klimatpolitiskamramverket. Visar hur mycket de olika sektorerna har släppt ut och vilka mål som är satta för sektorerna (Naturvårdsverket, 2018).



De sektorer som ingår i ansvarsfördelningen är transporter, arbetsmaskiner, mindre industri- och energianläggningar, bostäder och jordbruk (Regeringskansliet, 2017a). Resterande sektorer inkluderar industrin, el- och fjärrvärmeproduktion samt flygningar med start och landning inom det europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och de omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter. Precis som för det långsiktiga målet är det möjligt att nå målen 2030 och 2040 genom upptag av koldioxid i skog och mark samt genomföra projekt utomlands. Utsläppen från inrikes transporter, exklusive inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent till 2030 jämfört med 2010. Inrikes flyg går under EU:s system för handel med utsläppsrätter och därav inte målet om utsläppsminskning av inrikes transporter.

Klimatlagen fastställer i lag hur varje regering ska bedriva sin klimatpolitik samt att det arbetet ska utgå från ovanstående klimatmål (Regeringskansliet, 2017a). Det innebär att regeringen varje år ska presentera en klimatredovisning i budgetpropositionen. Dessutom ska de vart fjärde år ta fram en klimatpolitisk handlingsplan som bland annat ska redovisas hur klimatmålen uppnås. Det klimatpolitiska rådet ska bistå regeringen med en oberoende utvärdering av hur regeringens samlade politik är förenlig med klimatmålen.

1.2 Agenda 2030

Agenda 2030 antogs 25 september 2015 av FN:s generalförsamling (Regeringskansliet, 2016). Agendan syftar till att uppnå hållbar utveckling inom de tre dimensionerna ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. Mer specifikt har länderna som skrivit under agendan åtagit sig att utrota fattigdom och hunger, bekämpa ojämlikhet, skapa fredliga, rättvisa och inkluderande samhällen, skydda de mänskliga rättigheterna och främja jämställdhet och kvinnors och flickors egenmakt samt att säkerställa ett bestående skydd för planeten och dess naturresurser.



Figur 1. Figur över de 17 globala målen i Agenda 2030 (Regeringskansliet, 2016).

Agendan består av 17 mål och 169 delmål, se Figur 1. Rapporten anses beröras av följande mål: mål 7 hållbar energi för alla, mål 9 hållbar industri, innovationer och infrastruktur, mål 11 hållbara städer och samhällen, mål 12 hållbar konsumtion och produktion samt mål 13 bekämpa klimatförändringarna.

1.3 Disposition

Denna rapport är indelad utifrån 3 delar: Kartläggning av drivmedelsstationer i Östergötland (kapitel 2), genomgång av reduktionsplikten och dess eventuella konsekvenser för drivmedelsstationer i Östergötland (kapitel 3) samt ett antal intervjuer med drivmedelsföretag som verkar i Östergötland (kapitel 4). Kapitel 5 är ett analyskapitel där de tre delarna analyseras. Kapitel 6 behandlar rapportens slutsatser samt framtida rekommendationer.

2. Kartläggning av drivmedelsanvändning i Östergötland

Inför denna rapport kartlades samtliga drivmedelsstationer i länet samt vilket utbud av drivmedel som stationerna erbjuder. Uppgifterna om drivmedelsstationerna är hämtade ur Tillväxtverkets analysverktyg för service, Pupos, samt drivmedelsföretagens hemsidor. Pupos innehåller information om drivmedelsstationer och vart de är lokaliserade men inte vilka drivmedel de erbjuder. Därför är en del av underlaget hämtat helt eller kompletterat genom drivmedelsföretagens hemsidor. Det finns en risk att någon drivmedelsstation har missats i kartläggningen, detta eftersom Pupos uppdaterades senast hösten 2016 samt att informationen på hemsidorna kanske inte varit uppdaterad eller fullständig. Dessutom kan det vara så att någon av drivmedelsstationerna har lagts ned eller förändrats på något annat sätt, genom exempelvis ägarbyte. Det bedöms dock inom framtagandet av denna rapport vara så små mängder drivmedel eller inte ha någon större betydelse i tillgänglighets- och utsläppsminskningssperspektiv och därmed inte påverka helhetsbilden över situationen i länet.

Persontrafik och yrkestrafik delas upp i kartläggningen av drivmedelsstationer. En del av de stationer som yrkestrafiken nyttjar är inte tillgängliga för persontrafik. Åtkomst till yrkestrafikstationerna ges genom ett visst betalkort eller medlemskap, stationerna kan ha särskilda öppettider, eller tillhör visst företag. Yrkestrafikstationerna redovisas i kartläggningen därför att de är betydelsefulla förutsättningar för näringslivets omställning av transportsektorn och visar vart i länet yrkestrafik kan tanka förnybart.

Kartläggningen ligger till grund för ett antal kartor som belyser tillgängligheten till fossila och fossilfria drivmedel. Dessa kartor presenteras i analysen, kapitel 5. Befolkningen är redovisad utifrån en radie på 5, 10 och 15 km från en drivmedelsstation. Alternativet att redovisa befolkning utifrån vägnätet ger en mer korrekt bild av tillgängligheten, men har inte varit möjlig inom ramen för arbetet.

Kartläggningen visar att det finns 158 publika drivmedelsstationer och 18 drivmedelsstationer som är inriktade mot yrkestrafik i Östergötland. Av dessa 158 drivmedelsstationer erbjuder 33 enbart bensin och diesel och inget fossilfritt drivmedel. När det gäller fossilfria drivmedel erbjuder 112 av dem E85, 1 erbjuder ED95, 14 erbjuder HVO, 12 erbjuder biogas och 4 erbjuder RME. Det har inte gått att utläsa vad alla 158 drivmedelsstationer erbjuder för drivmedel, 9 av dem är därför inte med i kartorna. De bedöms dock inte ge så stor påverkan på helhetsbilden eftersom 8 av dem är mindre drivmedelsstationer och några av dem är dessutom säsongöppna.

Kartläggningen över yrkestrafikstationerna omfattar de stationer som erbjuder fossilfria drivmedel. Eftersom att fossila drivmedel för tung trafik inte belyser omställningen och finns ungefär i samma utsträckning som de publika drivmedelsstationerna. Av de 18 yrkestrafikstationerna erbjuder 13 HVO och 5 erbjuder RME. Dessutom så riktar sig 8 av dem även mot privattrafik eftersom de har munstycken för personbilar. Det gick inte att få fram vad en av de 18 stationerna erbjuder för drivmedel och den har därför heller inte räknats med i kartorna.

I Östergötland har det totala antalet drivmedelsstationer minskat över tid men fler personer har fått högre tillgänglighet till drivmedel eftersom fler personer bor i städer och större tätorter till följd av urbanisering (Region Östergötland, 2018). I de områden som har haft vikande service och befolkningsunderlag har nyinvesteringar i befintliga anläggningar genomförts. Det gäller framförallt Arkösund, Sankt Anna och Fyrudden. Det finns 46 drivmedelsstationer som räknas till landsbygderna i Östergötland, och 10 av dessa är sjömackar. I det regionala

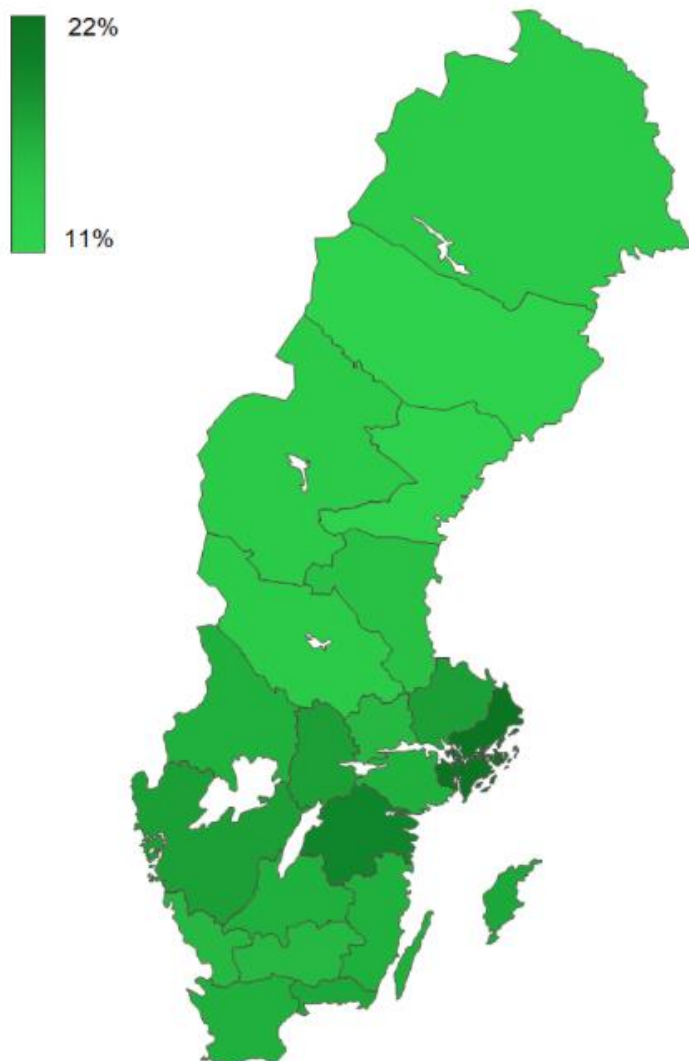
serviceprogrammet som Region Östergötland (2018) tagit fram bedöms det att det inte finns några större behov av ytterligare drivmedelsstationer på landsbygderna. Det är dock viktigt att bevaka utvecklingen och utifrån ett tillgänglighetsperspektiv är det extra viktigt för de drivmedelsstationer som är lokaliserade vid en butik eller själva erbjuder dagligvaruhandel. Detta eftersom nedläggning av drivmedelsstationen även kan påverka övrig service. Det kan också vara så att vissa drivmedelsstationer är extra viktiga om nattbefolkningen till stor del också är dagbefolkning eftersom det innebär att befolkningen i sin vardag inte reser till annan ort för exempelvis arbete.

Tabell 2. Leveranser av bensin, diesel, etanol, FAME och HVO i 1000 m³ (SCB och Energi-myndigheten, 2018). De två punkterna vid FAME innebär att uppgifterna inte är tillgängliga eller för osäkra.

Län	Leveranser till slutliga förbrukare, 1000 m ³								
	Motorbensin ¹	Dieselbränsle ²	Etanol ³	FAME	HVO	Eldningsolja nr 1		Eldningsolja nr 2	Eldningsolja nr 3-6
						Totalt	Därav ej SNI 05-33, 35		
Stockholms län	487,7	785,2	19,3	31,6	71,9	86,2	76,6	0,0	..
Uppsala län	115,3	200,2	1,3	..	14,5	13,3	6,2	0,0	0,0
Södermanlands län	105,5	163,2	1,1	7,2	9,6	13,5	7,1	0,0	..
Östergötlands län	154,3	294,2	1,8	..	53,3	..	..	..	..

Statistiken över fordon i Östergötland följer det nationella genomsnittet. Antalet fordon per 1000 invånare i Östergötland är 479 respektive 480 nationellt (Trafikanalys, 2018). Det gäller även andelen fossildrivna fordon, Östergötland har 91 procent respektive 92 procent nationellt. I Tabell 2 ovan går det att utläsa hur mycket av bensin, diesel, etanol, FAME och HVO som har levererats till Östergötland under 2017. I Östergötland nyregistrerades 15 288 fordon år 2017 varav 3004 av dem räknades som ett miljöfordon¹. Se Figur 2 för hur landet såg ut i sin helhet.

¹ Miljöbil från och med 1 januari 2013 enligt definitionen för skattebefrielse i Vägtrafiklagen 2006:227.



Figur 2. Andel nyregistrerade miljöbilar per län år 2017 (Trafikanalys, 2018).

Varje år ökar andelen förnybara drivmedel i Sverige och bara under perioden januari-november 2017 ökade försäljningen av biodrivmedel med 12 procent (Tillväxtverket, 2018). Framförallt beror denna ökning på HVO, både som låg- och höginblandning. Dryga 19 procent av det drivmedel som såldes 2016 var fossilfritt, år 2011 var den siffran 5 procent. Mellan åren 2014-2018 mer än fördubblades antalet laddstolpar i Sverige men när det gäller biogasstationerna var ökningen inte lika markant. Östergötland bedöms ha godare förutsättningar att ställa om fordonsflottan än vad vissa andra län har. Östergötland har en längre tid haft en tradition att producera biogas och etanol och har många aktörer i länet som arbetar med att utveckla fossilfria drivmedel. Vilket gör att Östergötland har kunnat få en väl utbyggd infrastruktur för förnybara alternativ. Dessutom bedöms Östergötland ha en god potential för framtida ökning av biodrivmedelstillverkningen inom framförallt jord- och skogsbruket (Lindfors, Eklund och Peltonen Ramkvist, 2018).

2.1 Stöd till kommersiell service

Det går att söka stöd för investeringar i service och fritid på landsbygden genom Landsbygdsprogrammet enligt Förordning om stöd för landsbygdsutvecklingsåtgärder (2015:406) (Jordbruksverket, 2018). Syftet med stödet är att upprätthålla och utveckla lokal service i

dagligvarubutiker, drivmedelsanläggningar och servicepunkter för dem som bor, verkar på och besöker landsbygden. Stöd enligt förordningen får lämnas till drivmedelsstationer om det behövs för att det i landsbygdsområden ska kunna upprätthållas en försörjning med drivmedel som är tillfredsställande med hänsyn till geografiska och befolkningsmässiga förhållanden. Stöd ges till 50 procent av investeringskostnaden men 90 procent investeringsstöd kan enligt förordningen lämnas för förbättrad tillgänglighet, bättre miljö och klimat som exempelvis energieffektivisering och att komplettera ett försäljningsställe med andra grundläggande servicefunktioner. Stöd kan lämnas till drivmedelsstationer oberoende av storlek på företaget. Reduktionsplikten och pumplagen är lagkrav och omfattas därför inte av stödet. I Östergötland har i skrivande stund ingen drivmedelsstation sökt stöd enligt förordningen och därför är det inte utrett om stöd till investering i exempelvis cisterner för fossilfritt drivmedel är möjligt enligt förordningen.

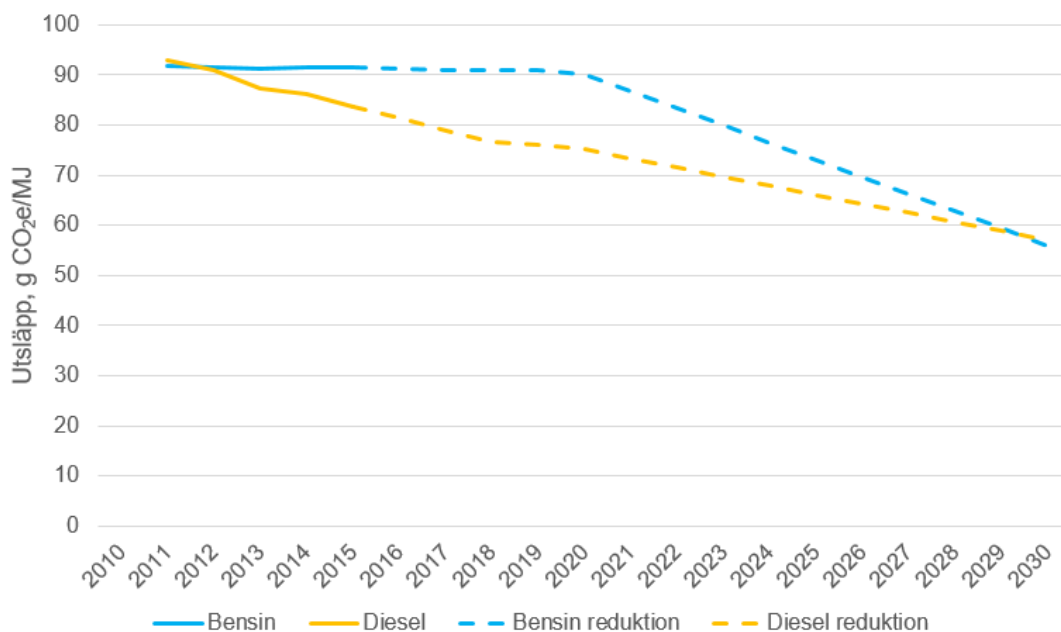
3. Reduktionsplikten (lag 2017:1201)

I detta kapitel görs en grundlig genomgång av reduktionsplikten. Först följer en förklaring av hur lagen är uppbyggd. Därefter en genomgång av lagrådsremissen som regeringen genomförde under framtagandet av lagen, detta för att kunna reda ut vilka eventuella konsekvenser reduktionsplikten kan komma att få för drivmedelsstationer i Östergötland. För att få fler synvinklar har även remissvar på införandet av lagen genomlysts. Olika aktörer som myndigheter, kommuner, regioner, näringsliv och branschorganisationer har svarat på remissen. Samtliga remissvar har genomlysts men i sammanställningen av de konsekvenser som lyfts i remissvaren har de mest frekventa lyfts fram i denna rapport.

3.1 Lag 2017:1201

Den 1 juli 2018 infördes *Lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen* i Sverige (Energimyndigheten, 2018). I vardagligt tal kallas lagen för reduktionsplikten. Syftet med reduktionsplikten är att införa en långsiktig lag som främjar biodrivmedel med låg klimatpåverkan, dessutom är lagen en del i att uppfylla Sveriges ambitiösa klimatmål inom det klimatpolitiska ramverket (Regeringskansliet, 2017b). Reduktionsplikten innebär att skattepliktiga drivmedelsföretag måste minska sitt växthusgasutsläpp från bensin och diesel med 40 procent till 2030 genom att gradvis öka inblandningen av biodrivmedel (Energimyndigheten, 2018). De företag som tillverkar bränsle eller lagrar stora mängder bränsle i Sverige är skattepliktiga och detta fastställs i *Lag (1994:1776) om skatt på energi*. Enligt Regeringskansliet (2017b) är det av administrativa skäl att företag som är skattepliktiga också är reduktionspliktiga. Detta eftersom att träffsäkerheten i systemet ökar när reduktionsplikten kopplas till samma punkt som när skattepliktigheten för bränslet träder in samt att antalet företag som blir reduktionspliktiga reduceras.

Reduktionsnivåerna är fastställda i lagen fram till år 2020 och mellan 2020-2030 är det ett indikativt mål om 40 procents minskning. För introduktionsåret 2018 är reduktionsnivåerna av CO₂ 2,6 procent för bensin och 19,3 procent för diesel. För 2019 är reduktionsnivåerna 20 procent för diesel och 2,6 procent för bensin och för 2020 är nivåerna 21 procent för diesel och 4,2 procent för bensin, se Figur 3.



Figur 3. Figur över utsläppsminskningen av CO₂ genom reduktionsplikten på bensin och diesel (Energimyndigheten, 2018).

Lagen syftar till låginblandning i bensin och diesel, det går därför inte att erbjuda höginblandade biodrivmedel, som HVO100, RME100, E85, eller biogas, för att uppnå reduktionsplikten (Energimyndigheten, 2018). Beräkning av uppfyllandet av reduktionsplikten sker genom att jämföra klimatpåverkan mellan det sålda drivmedlet och en helt fossil motsvarighet. Det vill säga jämföra bensin 90 % med etanol 10 % (år 2020) med bensin 95/98. Klimatpåverkan beräknas genom att lägga ihop ingående råvaror (både fossila och icke-fossila) i ett livscykelperspektiv från produktion till användning.

Om reduktionsplikten inte nås vid kalenderårets slut finns det en möjlighet för reduktionspliktiga att ta över eventuellt överskott av reduktion från andra reduktionspliktiga aktörer (Energimyndigheten, 2018). Denna överlåtelse får enbart ske för samma drivmedel, det vill säga om den skattepliktiga inte uppnått reduktionen för bensin så är det enbart bensin som får överlåtas. Om detta inte är möjligt kommer den skattepliktiga bli skyldig att betala en avgift per varje kilo koldioxidekvivalent som överstiger reduktionsplikten, för år 2018 blir det för bensin 5 kronor per kg och för diesel 4 kronor per kg. I liter blir det 39 öre per liter bensin och 2,61 kronor per liter diesel i avgift.

3.2 Pumplagen (Lag 2005:1248)

Lag (2005:1248) om skyldighet att tillhandhålla förnybara drivmedel, som ofta kallas för pumplagen, infördes 1 april 2006 med syfte att minska utsläppen av växthusgaser och på så sätt förbättra tillgängligheten till förnybara drivmedel (Trafikutskottet, 2009). Lagen innebär att de största drivmedelsstationerna är skyldiga att tillhandhålla ett fossilfritt drivmedel som till exempel etanol eller biogas. När lagen infördes gällde den samtliga drivmedelsstationer som hade försäljningsnivåer över 3000 kubikmeter per år, denna mängd minskades till över 1000 kubikmeter mellan åren 2009-2013. Från och med 2014 gäller 1500 kubikmeter.

Trafikutskottet (2009) genomförde under 2009 en uppföljning och utvärdering av pumplagen. I rapporten framgår det att antalet tankställen i Sverige minskat sedan 2006. I rappor-

ten tydliggörs det att det inte går att dra slutsatsen att pumplagen skulle vara den enskilda faktorn till varför tankställen minskats och lagts ner, däremot kan enskilda tankställen ha lagts ner till följd av pumplagen. Enligt Trafikutskottet (2009) har pumplagen lett till en betydande ekonomisk påfrestning för de som har behövt stå för investeringskostnaderna som kommer med att investera i ett fossilfritt drivmedel, men samtidigt bedömer Trafikutskottet att det är i vissa fall. Trafikutskottet tydliggör att effekten av pumplagen är ökade möjligheter att tanka ett fossilfritt drivmedel, det finns dock stora skillnader geografiskt såväl i olika delar av landet som mellan stad och landsbygder.

3.3 Lagrådsremissen

I Lagrådsremissen genomfördes en konsekvensanalys på olika sektorer samt övergripande konsekvenser (Regeringskansliet, 2017b). Nedanstående rubriker är ett utdrag av de konsekvenser som identifierats i lagrådsremissen.

3.3.1 Övergripande konsekvenser

Regeringskansliet (2017b) bedömer att de övergripande konsekvenserna av dåvarande förslaget (som idag är lag) bedöms beröra framförallt de företag som producerar, säljer eller använder flytande drivmedel, det vill säga drivmedelsföretag som är skattepliktiga. Antalet företag som är skattepliktiga för bensin och som kommer att omfattas av reduktionsplikten beräknas vara cirka 30 stycken där den största delen är leverantörer av drivmedel och en mycket liten del är yrkesmässiga användare. Samma antal företag för dieselbränsle är 80 stycken och av dessa är huvuddelen yrkesmässiga användare som större industri- och åkeriverksamheter. Regeringskansliet menar att indirekt kommer reduktionsplikten att påverka producenter och importörer av biodrivmedel genom att efterfrågan och priset på biodrivmedel kan komma att påverkas av reduktionsplikten.

3.3.2 Prisförändringar

På lång sikt bedömer Regeringskansliet (2017b) att reduktionsplikten har viss inverkan på drivmedelskostnaderna gällande bensin och diesel för konsumenterna, det gäller både privatbilar och företag. Regeringskansliet konstaterar att priset vid pump påverkas framförallt av två faktorer; den ena är effekten av att full skatt per liter tas ut på alla drivmedel inom plikten och den andra är att det råder högre produktionskostnader för ett biodrivmedel i jämförelse med den fossila motsvarigheten. Regeringskansliet har utgått från Energimyndighetens kortsiktsprognos hösten 2016, och utifrån den bedöms inte nivåerna för reduktionsplikten 2018 förändra andelen biodrivmedel så att det påverkar priset avsevärt för varken bensin eller diesel. Regeringskansliet bedömer i lagrådsremissen att utifrån nivåerna 2019 kan priset vid pump öka med dryga 0,1 kronor per liter för diesel. För nivåerna 2020 bedöms det för diesel kunna öka med ytterligare 0,1 kronor. För bensin bedöms den ökade ambitionen leda till 0,2 kronor per liter 2020. Effekterna är dock osäkra enligt Regeringskansliet.

I lagrådsremissen tydliggörs det att förutom priset vid pump kan lagen leda till att kostnaden per körd mil ökar något. Detta anses framförallt om det inblandade biodrivmedlet har betydande lägre energiinnehåll än det fossila drivmedel som det blandas med. Det gäller för etanol jämfört med ren fossil bensin. Regeringskansliet tydliggör att utifrån ett landsbygdsperspektiv är detta en viktig effekt att belysa. I lagrådsremissen bedöms ovanstående prisökningar, som är till följd av lagen, att kunna hindras genom att koldioxidskatten på bensin justeras om vid hänsyn till större andel biodrivmedel.

3.3.3 Konsekvenser för företag och näringsliv

De bedömda konsekvenserna för företag och näringsliv behandlas även i lagrådsremissen (Regeringskansliet, 2017b). Reduktionsplikten kommer att skapa långsiktiga förutsättningar för låginblandade biodrivmedel eftersom det inte innebär statligt stöd och det i sin tur gör att risken för överkompensation för låginblandade biodrivmedel slås ut enligt Regeringskansliet. När beskattningen blir mer långsiktig innebär det således också att producenterna av biodrivmedel får mer stabila föreskrifter att förhålla sig till.

När det gäller administrativa kostnader för företagen bedömer Regeringskansliet i lagrådsremissen att reduktionsplikten medför något ökade administrativa kostnader för företag med reduktionsplikt. Dock ska rapporteringen om uppfyllnaden av reduktionsplikten till Energimyndigheten vara samordnad med rapporteringen enligt drivmedelslagen och hållbarhetslagen, vilket troligtvis kommer resultera i små kostnader för rapportering. Regeringskansliet tydliggör att det kan uppkomma administrativa kostnader vid beräkningen av reduktionspliktens uppfyllnad i rätt tid, eftersom växthusgasutsläpp kan skifta mellan olika leveranser av biodrivmedel. I lagrådsremissen uppskattas kostnaderna för beräkningen vara marginella men att de administrativa kostnaderna kan bli något högre för de företag som hanterar små volymer drivmedel. Det anses dock inte vara tillräcklig orsak för att en särskild hänsyn ska tas i utformningen av reduktionsplikten.

I lagrådsremissen görs bedömningen att det är möjligt för alla företag som har en reduktionsplikt att uppfylla denna, inklusive små företag. I de fall den administrativa belastningen skulle upplevas för stor eller om det inte går att uppfylla reduktionsplikten för vissa små företag kan dessa företag välja att helt falla utanför lagstiftningen genom att köpa beskattat bränsle från sin drivmedelsleverantör. Detta gör att reduktionsplikten faller hos leverantören.

3.3.4 E-10 kvalitet

Enligt Regeringskansliet (2017b) i lagrådsremissen behövs en E10-kvalitet (etanol 10 % och bensen 90 %) år 2020 enligt bestämda reduktionsnivåer för bensen. Regeringskansliet tydliggör att det krävs investeringar för att anpassa bränslecisterner när E10-kvalitet införs, detta eftersom beläggningen i cisternerna kommer att behöva ha ett mer korrosionsbeständigt material. I lagrådsremissen bedöms kostnaden vara upp till 100 000 kronor per cistern, vilket kan leda till nedläggning av drivmedelsstationer om investeringen är för stor i förhållande till försäljning. Det framgår i lagrådsremissen att drivmedelsleverantörerna redan har initierat ett arbete med att anpassa cisterner till det korrosionsbeständiga materialet som krävs. Detta har gjorts eftersom andra arbeten ändå krävts eller planerats sedan tidigare, det finns dock fortfarande en stor mängd cisterner kvar som inte är anpassade.

Förutom investeringskostnaden tillkommer också ledtider eftersom det finns ett begränsat antal entreprenörer som kan göra beläggningsbytet enligt Regeringskansliet. Det kräver därför viss tid för att genomföra anpassningen, det har i lagrådsremissen bedömts vara möjligt att hinna göra beläggningsbytet till 2020. Den totala kostnaden, för att göra den anpassning som krävs för E10, uppskattas till 300 miljoner kronor. Regeringskansliet förklarar i lagrådsremissen att det inte går att ge ett klart svar på vem och vilka företag som kommer behöva bära kostanden för beläggningsbyte i cisternerna, detta eftersom marknaden för drivmedelsförsäljning har olika ägandestrukturer. Ägaren av cisternen kan vara ägaren av drivmedelsstationen eller drivmedelsleverantören. Om det är drivmedelsleverantören som äger cisternen och som kommer behöva bära kostnaden kan det inte elimineras att den kostnaden över-

förs till ägaren av drivmedelsstationen i form av ökade priser. Regeringskansliet framför att de som äger en mindre drivmedelsstation kan göra valet att inte leverera E10 och på så sätt slippa investeringskostnaden för beläggningsbyte, precis som förklarades ovan i kapitel 3.3.3. Ett annat val som drivmedelsförsäljaren kan göra är att få utsläppsminskningar överförda från andra och större drivmedelsförsäljare som kunnat uppnå reduktionsnivåerna, se kapitel 3.1.

I lagrådsremissen uppges det att reduktionsnivån ska vara anpassad för att drivmedelsleverantörerna ska kunna byta till E10 på ett hanterbart sätt. Exempelvis genom att endast leverera E10 vid större tankstationer. Regeringskansliet är dock medvetna om att det kan innebära att investeringar måste ske på depåerna istället eftersom de måste kunna handha betydande volymer av flera olika bränslekvaliteter. Reduktionsnivån har också anpassats efter att en del av försäljningen måste vara bensin med lägre etanolhalt eftersom vissa delar av fordonsparken inte klarar av E10.

I det längre perspektivet finns nackdelar konkurrensmässigt att inte ha möjligheten att kunna erbjuda E10 anser Regeringskansliet i lagrådsremissen. Det skulle med andra ord leda till att människor väljer andra drivmedelsstationer och som leder till en ökad nedläggning av de mindre drivmedelsstationerna. Regeringskansliet bedömer dock att det är angeläget att de mindre drivmedelsstationerna kan drivas fortsättningsvis och ge tillgänglighet till drivmedel och all annan service som uppkommer med drivmedelsstationen. Regeringskansliet tydliggör samtidigt att det är viktigt att även de mindre drivmedelsföretagen på landsbygder kan medverka till att minska utsläppen från bensin och diesel genom inblandning av biodrivmedel.

3.4 Remissvar på promemorian om reduktionsplikten

Samtliga remissvar på promemorian om reduktionsplikten har genomlysts och nedanstående rubriker är de eventuella konsekvenser som nämnts allra mest frekvent av olika aktörer.

3.4.1 E-10 kvalitet

Svensk Bensinhandel (2017) framför i sitt remissvar att införandet av E10 på marknaden kan innebära stora investeringar. De bedömer att det kommer bli stora svårigheter för de detaljister, som inte tillhör ett större drivmedelsföretag, att klara av investeringarna som krävs. Svensk Bensinhandel har bedömt att det handlar om cirka 500 drivmedelsstationer. I den lönsamhetsanalys som Svensk Bensinhandel har gjort har den här gruppen generellt ett årsresultat på 60 000 kr (2015) och varav dryga 30 procent av dessa företag redovisade med förlust. Svensk Bensinhandel jämför detta årsresultat med kostnaden för att uppgradera en cistern, 100 000 kronor enligt promemorian för reduktionsplikten. Det blir då tydligt att investeringarna för E-10 blir betydande för dessa detaljister enligt Svensk Bensinhandel, och dessutom så kan flera av landets drivmedelsstationer ha mer än en cistern. Eftersom att många av de 500 stationerna finns på landsbygderna och i mindre tätorter berörs även annan företagsamhet inom stationens område vid nedläggning enligt Svensk Bensinhandel. Eftersom dessa stationer ofta är verksamma i symbios med annan kommersiell service som dagligvaror, apoteksvaror, postombud etc finns risk för att även tillgängligheten till kommersiell service hotas.

Svenska Petroleum & Biodrivmedel Institutet, SPBI, (2017) håller inte med Regeringskansliet om att introduktionen av E10 på marknaden kommer att kunna genomföras till 2020, bedömningar som SPBI gjort är att tidplanen bör vara 8 år. Dessa bedömningar bygger på utbyte av samtliga cisterner och de idag tillgängliga resurserna som har kompetens för att ut-

föra bytet enligt regelverk samt har behörighet att göra det. Angående investeringarna för att depåerna ska kunna hantera olika bränslekvantiteter, som Regeringskansliet nämner, anser SPBI att det inte är troligt att dessa investeringar kan genomföras till dess att E10 ska finnas på marknaden. Det tar bland annat cirka 4 år att erhålla de miljötillstånd som krävs för att bygga ut cisternkapacitet på depåerna. SPBI lyfter att det dessutom vore aningslöst att göra en sådan investering när det är tydligt att inriktningen i samhället är att gå från fossilt till förnybart och att en fossil fordonsflotta är under avveckling. SPBI är dock positivt ställda till att E10 införs och det är också något branschen arbetat för sedan några år tillbaka.

Svensk Bensinhandel, SPBI, Sveriges Fordonsbyggares Riksförbund (SFRO), Sveriges Motorcyklister (SMC) och St1 Sverige har uppmärksammat frågan om landsbygdsstationernas överlevnad vid införandet av E10 men också för landsbygdenas tillgänglighet till 98 oktanic bensin (högst 5 procent etanol).

VTI (2017) skriver i sitt remissvar att de saknar en djupare konsekvensanalys för hushållen vid introduktionen av E10 på marknaden. Detta för att i andra länder där de infört E10 har konsumenterna valt bort E10 för konventionell bensin eftersom de varit rädda för att E10 ska ha en korrosiv påverkan på motorn. Om detta skulle uppstå anser VTI att relativprisändringar bör genomföras på 98-oktanic bensin och E10 för att ändra konsumtionsbeteendet. Även Stockholm Stad (2017) lyfter detta i sitt remissvar och anser att informationsinsatser om E10 bör genomföras.

Det finns ett antal aktörer som är mer positiva till införandet av E10 samt att nivåerna bör vara högre från början. 2030-sekretariatet (u.å) framför i sitt remissvar att regeringen bör se längre fram än en E10 introduktion, detta eftersom företag som Volkswagen har uppgett att deras fordon sedan flera år tillbaka klarar av E20. 2030-sekretariatet framför att E20 såklart skulle innebära stora klimatreduktioner men också en kraftig minskning av partikelmängder. BioFuel Region (2017) skriver i sitt remissvar att reduktionsnivåerna på framförallt bensin är för låga i starten av lagen. De anser att det bör dubblas så E10 ska nås redan 1 juli 2018, eftersom att standarden redan är klar för introduktion av E10 på marknaden. Även LRF (2017) lyfter detta i sitt remissvar och undrar varför införandet av E10 ska dröja till 2020.

Även SEKAB (2017) tycker att reduktionsnivåerna för bensin är för låga och tycker att E10 ska införas 1 juli 2018 och vid 2020 ska 10-12 procents inblandning av etanol vara på plats. Detta eftersom att dagens föreslagna nivåer inte är tillräckliga för att skapa incitament för investeringar i ny teknik. SEKAB skriver i sitt remissvar att det idag finns teknik som är redo att skalas upp till större volymer men för att denna teknik ska kunna överleva fram till dess att reduktionsnivåerna höjs krävs det att styrmedlet är långsiktigt under en längre tid och att ambitionsnivån höjs rejält. Dessvärre är en indikativ nivå till 2030 inte tillräcklig för att aktörerna ska våga ta risken och investera enligt SEKAB. SEKAB tycker även att regeringen redan nu bör påbörja arbetet med att standardisera E15. Även Svebio (2017) håller med om att kvoterna är för lågt satta för bensin och att E10 bör införas snarast.

3.4.2 Brist på förnybara drivmedel

Preem (2017) skriver i sitt remissvar att de bedömer att konsekvenserna av reduktionsplikten kommer att vara hanterbara för drivmedelsföretagen. Dock bedömer Preem att de eventuella begränsningarna i tillgången på råvara för produktion av biodrivmedel eller produktionskapacitet kommer att vara hinder för att nå reduktionsmålen.

Svensk Bensinhandel (2017) lyfter i sitt remissvar osäkerheten kring framtidens mängd biodrivmedel och att det i dagsläget redan finns begränsningar samt att utbudet är ansträngt. Att då mindre aktörer på marknaden ska förlita sig på att större bolag kan överföra sitt överskott av reduktionsplikten kommer inte att fungera enligt Svensk Bensinhandel. Delvis på grund av att tillgången på biodrivmedel är osäker och sannolikt kommer alla aktörer på marknaden tillgodose sitt eget behov först, detta riskerar att det inte blir ett avtal mellan en större aktör och en liten. Men också i scenariot där det finns god tillgång på biodrivmedel är det inte säkert att större aktörer, ur ett kommersiellt och konkurrensmässigt skäl, kommer att erbjuda de mindre aktörerna överenskommelse om att överföra utsläppsminskningar tror Svensk Bensinhandel.

I SPBI:s (2017) remissvar bedömer de att Sverige kommer ha svårigheter att få en sådan stor del av HVO-volymer som krävs (med de bästa GHG-reduktionerna) med tanke på att fler länder i Europa har reduktionspliktsystem sedan tidigare. Samtliga ska uppfylla denna reduktion 2020 vilket kan leda till brist. Ur Energimyndighetens kortsiktprognos (augusti 2016) som SPBI refererar till behöver Sverige använda 1 237 000 m³ för att uppfylla reduktionsplikten och cirka 250 000 m³ som skattebefriad HVO, detta skulle utgöra mer än 65 procent av hela produktionskapaciteten i EU. Det är även problematiskt att en stor del av HVO:n som produceras i andra delar av världen inte kräver de koldgenskaper som krävs för att HVO:n ska vara brukbar i Sverige enligt SPBI.

Även BIL Sweden (u.å) lyfter i sitt remissvar att osäkerheten är hög gällande prisutvecklingen på biodrivmedel eftersom efterfrågan kommer att öka kraftigt inom EU de närmaste åren. Detta på grund av EU-kommissionens förslag på kvoter för biodrivmedel i förnybarhetsdirektivet och reduktionsnivåerna i bränsle kvalitetsdirektivet.

Energiföretagen Sverige (2017) skriver i sitt remissvar att de saknar ett resonemang av regeringen kring tillgången på biodrivmedel som är hållbart producerade samt har en god klimatprestanda. Energiföretagen Sverige betonar att det finns skäl att tro att det kommer vara begränsade volymer av den typen av biodrivmedel.

Även Neste AB (u.å), som producerar HVO, skriver i sitt remissvar att HVO kommer att vara helt avgörande för att kunna klara reduktionsnivåerna för diesel. Om den idag möjliga råvarubasen skulle hämmas kan det under överskådlig tid bli mycket svårt att möta efterfrågan med tillräckliga volymer biodrivmedel.

Svemin (2017) belyser i sitt remissvar oron kring tillgång på HVO eftersom det lyfts fram av regeringen som den främsta lösningen för diesel. Svemin förklarar att eftersom efterfrågan på HVO oavbrutet ökar såväl i Sverige som internationellt kan det leda till att det blir mycket svårt att uppfylla reduktionsplikten. Detta skulle ge straffavgifter och/eller att priserna på HVO ökar kraftigt vilket i sin tur gör det väldigt kostsamt att uppfylla reduktionsplikten som i slutändan skulle slå hårt på Svemins bolag inom gruv- och mineralbranschen.

3.4.3 Pumplagen

Preem (2017) anser i sitt remissvar att pumplagen ska upphävas eftersom att lagen orsakar kostnader som läggs på konsumenterna och inte ger någon miljönytta. Särskilt gäller detta för små drivmedelsstationer och de anser att resultatet av pumplagen är att många drivmedelsstationer på landsbygderna har tvingats stänga.

Även St1 (2017) skriver i sitt remissvar att pumplagen bör utredas på nytt och anpassas efter hur situationen på marknaden förändras i och med reduktionsplikten. Detta för att de anser att reduktionsplikten skapar nya alternativ till att implementera förnybara drivmedel till marknaden, precis som var syftet med pumplagen. De anser att det idag finns en risk att pumplagen hindrar införandet av mer avancerade och hållbara biodrivmedel. St1 anser också att E10 kommer innebära stora nyinvesteringar om inte pumplagen förändras eller tas bort, detta eftersom det kommer att krävas fyra pumpar vid varje drivmedelsstation. Eftersom drivmedelsstationerna behöver kunna erbjuda diesel, bensin E5, bensin E10 och E85 (eller annat höginblandat fossilfritt drivmedel) på grund av att inte hela fordonsparken klarar av E10. St1 framför att för dem och för vissa andra bolag kommer detta kräva stora nyinvesteringar. Dessa stationer kommer inte att vara kommersiellt gångbara i lägen med få kunder, utan kraven kommer leda till fortsatt nedläggning av tankställen. Till sist framför St1 att regeringen också bör granska hur reduktionsplikten kan samverka med Bonus-Malus regelverket.

SPBI (2017) skriver i sitt remissvar att de tycker att pumplagen har spelat ut sin roll och bör avvecklas. Detta för att öka möjligheterna för aktörerna att införa ett förnybart drivmedel vid efterfrågan.

SEKAB (2017) håller inte om med om att pumplagen bör rivas upp men däremot ses över. I sitt remissvar uppger de att det är mycket bra att det i fortsättningen finns en lag, som pumplagen, som kräver ett förnybart bränsle på alla drivmedelsstationer vid en viss volym. De uppger dock att det är viktigt att säkerställa en god marknad, infrastruktur och möjligheten att tanka förnybart och därför borde det säkerställas i pumplagen att omfatta ett drivmedel med 70 procent förnybar andel. Detta för att det finns biodiesel med 50 procents inblandning som konkurrerar ut drivmedel med högre inblandning, som E85.

3.4.4 Konsekvenser för landsbygder

Jordbruksverket (2017) framför i sitt remissvar att de ser positivt på förslaget om reduktionsplikt i sin helhet och att de bedömer att reduktionsplikten är ett kraftfullt styrmedel som kan bidra till att uppnå klimatmålen för transportsektorn. Utvecklingen av bioenergin och användandet av biodrivmedel kommer med all sannolikhet att innebära utvecklingsmöjligheter för det svenska jordbruket. Jordbruksverket anser också att det finns stora osäkerheter om vilka konsekvenser införandet av reduktionsplikt kommer att få för potentialen att nå andra samhällsmål. Exempelvis är bränslekostnader en stor andel av utgifterna för boende på landsbygderna och jordbruksföretagare. Jordbruksverket anser därför att det är betydelsefullt med regelmässiga prognoser och utvärderingar av effekterna av reduktionsplikten, detta för att kunna införa kompletterande styrmedel som minskar de negativa effekterna på andra samhällsmål än klimatmål.

Svensk Bensinhandel (2017) anser att landsbygder och mindre tätorter kommer att påverkas och få kännbara konsekvenser. Detta för att de 500 drivmedelsstationerna, som inte tillhör stora drivmedelsföretag, ofta finns just på landsbygder. Svensk Bensinhandel är oroliga att hundratal av dessa drivmedelsstationer riskeras lägga ned om inte systemet för reduktionsplikten beaktar dessa stationers utsatthet. De framför också att drivmedelsstationer har betydande positiv påverkan på all annan företagsamhet i området och vid en nedläggning påverkar det stort. Svensk Bensinhandel tycker inte att regeringen har tagit detta i beaktande vid utformning av reduktionsplikten.

Region Jämtland Härjedalen (2017) skriver i sitt remissvar att det ur ett landsbygdsperspektiv, där kollektivtrafik inte alltid är ett alternativ, är viktigt att bevaka prisutvecklingen och pumppriset så att reduktionsplikten inte leder till ökade kostnader för konsumenten.

3.4.5 Elektrifiering och fler sektorer ska räknas in i reduktionsplikten

VTI och Trafikanalys lyfter båda i sina remissvar att de anser att elbilar och elektrifiering av fordonsflottan bör räknas in i reduktionsplikten (VTI, 2017; Trafikanalys, 2017b). Trafikanalys bedömer att det finns en risk för att användningen av biodrivmedel blir för stor och instabil, detta i förhållande till andra sektorer behov av biomassa. Trafikanalys tycker också att flyg- och sjöfarten ska räknas in i sådana här typer av styrmedel för att kunna uppnå klimatmål samt att dessa trafikslag är svårare att elektrifiera än vägtrafiken. Trafikanalys föreslår därför att på sikt räkna med delar av flyg- och sjöfarten i reduktionsplikten. Även Energiföretagen Sverige (2017) betonar i sitt remissvar att vid brist på biodrivmedel är det viktigt att förflytta det till tunga transporter, sjöfart och flyg och satsa på elektrifiering för personbilar. VTI (2017) anser att reduktionsplikten blir det viktigaste styrmedlet för att kunna minska växthusgasutsläppen från transportsektorn.

Naturvårdsverket (2017) lyfter i sitt remissvar att det även finns ett behov av biodrivmedel för luft- och sjöfarten. Eftersom tillgången på biomassa är begränsad är det därför, ur ett hållbarhetsperspektiv, viktigt med insatser för en ökad elektrifiering av vägtrafiken men också att arbeta med transporteffektivare samhälle samt effektiva fordon.

Skogsindustrierna (2017) anser i sitt remissvar att i nuvarande utformning av reduktionsplikten bör el räknas in men också för att det lutar åt att el ska ingå i EU:s förnybarhetsdirektivs kvoter.

3.4.6 Långsiktighet i reduktionsnivåerna

I sitt remissvar anser Preem (2017) att reduktionsnivåerna bör sättas även efter 2020, detta för att det krävs långsiktighet och förutsägbarhet för investeringar i produktionskapacitet. Preem menar att det inte borde vara några större svårigheter eftersom reduktionsnivåerna för mållåret 2030 redan satts till 40 procent. De bedömer att bristen på långsiktighet gör att de företag som omfattas av reduktionsplikten avvaktar med sina investeringar tills de kan göra mer säkra bedömningar. Som följd av detta bedömer Preem att Sveriges redan omfattande importbehov kan öka.

Jordbruksverket (2017) framför i sitt remissvar att långsiktighet i utformande av styrmedel är mycket viktigt för att aktörer ska våga investera i ny produktion. Förutsatt att aktörerna bedömer det indikativa målet om 40 procents utsläppsminskning till 2030 som tillräcklig garanti är reduktionsplikten ett långsiktigt styrmedel. Jordbruksverket efterlyser långsiktiga styrmedel för även höginblandade biodrivmedel, vilket inte reduktionsplikten kan räknas som. SPBI (2017) skriver i sitt remissvar att det är förståeligt att det är svårt att sätta reduktionsnivåer efter 2020 i och med de föränderliga regelverken i EU, som nya förnybarhetsdirektivet (REDII) och energi- och miljöstöddriktlinjerna. SPBI tycker att det är bra att regeringen föreslår kontrollstationer efter 2019, dock innebär detta samtidigt att osäkerheten ökar eftersom utvecklingen kan gå åt olika håll efter en genomförd kontrollstation. SPBI tycker att det återstår att se om kontrollstationerna räcker för att minska den politiska risken tillräckligt och för att stora investeringar i produktionskapacitet ska genomföras.

Även 2030-sekretariatet (u.å) betonar i sitt remissvar att det är viktigt med specificerade nivåer även efter 2020. De framhäver också att det är en ambitiös ansats med 40 % minskning

till 2030 men att industrin kräver ytterligare specifikation. 2030-sektariatet anser att regeringen i framtiden bör bjuda in branschen för att kunna diskutera de kommande reduktionsnivåerna samt kunna ge förutsättningar för ett långsiktigt styrmedel.

Skogsbolagen Bergvik Skog, SCA Forest Products, Södra, Holmen och Sveaskog (u.å) har i sitt gemensamma remissvar också framfört vikten av långsiktighet i reduktionspliktsnivåerna efter 2020. De anser att reduktionsplikten skapar en prisstimulans för biodrivmedel med hög klimatprestanda och som i sin tur kan möjliggöra produktion av biodrivmedel i Sverige, men det är inte tillräckligt utan en tydlig och långsiktig politisk vilja kring omställningen till fossilfrihet samt reduktionsnivåer efter 2020.

Sammanfattningsvis lyfter även dessa aktörer i sina remissvar bristen på långsiktighet efter 2020 som problematisk för att skapa förutsättningar för produktion, distribution och användning av biodrivmedel efter 2020: BIL Sweden (u.å), BioFuel Region (2017), E.ON (2017), Energiföretagen Sverige (2017), Innovations- och Kemiindustrierna i Sverige IKEM (2017), Jernkontoret (2017), Klimatkommunerna (2017), LRF (2017), Nature Associates (2017), Naturvårdsverket (2017), Neste AB (u.å), Näringslivets Transportråd (2017), Perstorp BioProducts AB (2017), Skogsindustrierna (2017), Stockholms Län Landsting (2017), Stockholm Stad (2017), Svensk Kollektivtrafik (2017), Svebio (2017), Svenskt Näringsliv (2017), Sveriges Bussföretag (2017) och VärmlandsMetanol AB (u.å).

4. Intervjuer med drivmedelsföretag

Efter genomgång av lagrådsremissen och remissvaren i kapitel 3 uppstod en del följdfrågor och ytterligare funderingar. Det var inte helt tydligt hur drivmedelsföretagen skulle hantera lagen och framförallt var de små företagen inte representerade. För att få även dessa perspektiv genomfördes ett antal intervjuer med företag som har drivmedelsstationer i Östergötland.

Som tidigare klargjorts i denna rapport kan omfattningen av reduktionsplikten vara olika beroende på om företaget köper skattat eller oskattat drivmedel och huruvida företagen är skattepliktiga. Reduktionsplikten kommer därför hanteras olika beroende på hur stort företaget är och vilken omsättning de har på sin eller sina drivmedelsstationer. Därför delas intervjuresultatet upp i enskilda och mindre företag och kedjor och större företag. Intervjuer genomfördes med 4 företag, 2 mindre och enskilda företag och 2 större som tillhör två olika kedjor. För de mindre företagen intervjuades ägaren direkt och det är även de som driver drivmedelsstationen på en daglig basis. För de större företagen och kedjorna intervjuades en person på företaget som arbetade med sakfrågor men inga ägare eller personer i ledarposition intervjuades. Ungefär samma intervjufrågor ställdes men var något justerade för att passa ett mindre eller större företag, se bilaga 1 och bilaga 2. Intervjuerna genomfördes över telefon under slutet av september och början av oktober 2018. Informanterna fick godkänna anteckningarna efter intervjun.

4.1 Enskilda och mindre företag

Den ena drivmedelsstationen är starkt säsongsbunden och ligger i skärgården (hädanefter kallad Skärgårdsstationen) och den andra ligger längs med E4:an och är inte säsongsbunden (hädanefter kallad Motorvägsstationen). Båda drivmedelsstationerna säljer under 1500 kubikmeter och är därmed undantagna från pumplagen och de säljer inga fossilmria drivmedel. Båda erbjuder bensin 95 och diesel utan HVO/RME men Skärgårdsstationen erbjuder även färgad diesel (för båtar). Motorvägsstationen driver även en mindre dagligvarubutik. Skärgårdsstationen drev tidigare en dagligvaruhandel under sommarhalvåret men butiken lades ner under 2018, de är dock fortfarande ombud för systembolaget och har även under sommaren en kaffe- och fikahörna. Ingen av stationerna får i dagsläget stöd för att driva sina stationer.

När det gäller reduktionsplikten ser det olika ut för stationerna. Skärgårdsstationen ser det som en omöjlighet, men den omsättning de har, att hantera investeringen som kommer med en E10-kvalitet. Motorvägsstationen har däremot redan plastat om sina cisterner och rör vid en besiktning som genomfördes för två år sedan, så enligt utsago är inte införandet av E10 ett problem för Motorvägsstationen. Eftersom båda stationerna köper in drivmedel som redan är skattat hamnar den administrativa rapporteringen gentemot Energimyndigheten hos leverantören och därmed riskerar det inte att bli någon belastning för stationerna.

För Skärgårdsstationen finns ytterligare en aspekt med införandet av reduktionsplikten och det är att de har två olika typer av kunder: båt- och bilkunder. Enligt utsago kan införandet av reduktionsplikten göra att det blir dyrare att tillhandhålla drivmedel eftersom fler drivmedel krävs. Det kan leda till att Skärgårdsstationen kommer att erbjuda drivmedel för enbart båtar eller bilar. Skärgårdsstationen uppger att det kan göra att de förlorar antingen båtkunder eller bilkunder beroende på vilka drivmedel de väljer att erbjuda, Skärgårdsstationen uppger att det är svårt att veta vilka drivmedel de ska sälja. I övrigt påpekar båda stationerna att ingen eller bristfällig information har getts om införandet av reduktionsplikten.

När det gäller det eventuella hotet om nedläggning av stationerna verkar det finnas flera och mer överhängande anledningar än reduktionsplikten. För båda stationerna är ägarna de som driver stationen på daglig basis och gjort det den större delen av deras arbetsliv. Skärgårdsstationen lyfter i intervjun att de ska söka om nytt tillstånd under 2018, ett sådant tillstånd gäller i 12 år, de tror att om 12 år kommer de inte söka om ett nytt tillstånd och då lägga ner stationen. Även Motorvägsstationen tänker i dessa banor och pratar om hur länge det är kvar av arbetslivet. Det gör att båda stationerna är personberoende. Skärgårdsstationen upplevs något mer orolig för en eventuell nedläggning än Motorvägsstationen. De båda lyfter dock att det finns fler lagkrav än reduktionsplikten som påverkar deras stationer.

Skärgårdsstationen tycker att det är svårt att säga något kring fossilfrihet men att det nog behövs göras. De anser att om en mindre sommarstation som de har ska kunna ställa om krävs det nog tvång. Med deras omsättning är det ingenting de själva kommer att börja arbeta med. Motorvägsstationen tror att tiden får utvisa det men att elbilar nog inte blir det främsta utan andra biodrivmedel som fungerar till en förbränningsmotor. De anser också att det måste bli någon form av drivmedel om bensinhandlarna ska kunna finnas kvar. Motorvägsstationen tror inte heller att fordonsindustrin är helt med eftersom det funnits en del tekniska problem med E85 och biogas enligt Motorvägsstationen. Båda stationerna är överens om att ett ekonomiskt stöd skulle vara det bästa sättet för att få dem att erbjuda fossilfria drivmedel. Skärgårdsstationen nämner specifikt nya pumpar eftersom de kanske inte klarar det nya och fossilfria drivmedlet.

4.2 Kedjor och större företag

I dessa intervjuer låg fokus på hur de som större företag och kedja ska hantera reduktionsplikten snarare än fokus på en specifik drivmedelsstation. Stationerna kallas härnäst för Kedja 1 och Kedja 2 utifrån storleksordningen på företagen. Kedja 1 är betydligt större än Kedja 2, både vad det gäller omsättning men också antalet stationer över landet.

Mindre bolag har möjligheten att köpa in redan skattat drivmedel vilket gör att den administrativa delen av reduktionsplikten hamnar hos leverantören. Detta är fallet för Kedja 2 medan Kedja 1 är något större och köper sitt drivmedel exklusive skatt av sin leverantör. Kedja 1 lagrar sedan drivmedlet inom deras skatteupplag. När Kedja 1 distribuerar drivmedlet flyttar de över skattepunkten och blir således både skattepliktig och reduktionspliktig. Kedja 1 har därför satt upp ett eget och nytt administrativt system för att kunna hantera reduktionsplikten. Kedja 1 bedömer att det är så de största 5 drivmedelsbolagen i Sverige kommer att lösa administrationen. Kedja 1 uppger också att detta får en bieffekt i form av att mindre företag skjuter över reduktionsplikten till den större aktören eller leverantören.

Båda företagen anser att reduktionsplikten är bra ur ett miljöperspektiv men att det finns en del kvarvarande frågor kring lagen. Dessa berör främst PFAD², Energimyndighetens utredning kring hanteringen av reduktionsplikten, separata kvoter från bensin och diesel, att tillgodoräkna sig höginblandade biodrivmedel samt bristen på långsiktighet. Båda företagen är också överens om att det har varit bristfällig information kring reduktionsplikten. Kedja 1 tycker att informationen har börjat delges det senaste kvartalet medan Kedja 2 upplever att de själva fått inhämtat information eller fått det från deras leverantörer. Kedja 2 uppger även att det finns risk för att något viktigt har missats när inte informationen fungerat som den bör.

² Palm Fatty Acid Distillate. En restprodukt som uppstår av livsmedelsindustrins produktion av ätbar palmolja.

Ett av problemen som Kedja 1 och Kedja 2 lyfter är att reduktionsplikten är ett nytt och annat sätt att minska CO₂-utsläpp än tidigare. Kedja 1 lyfter att detta innebär att inblandningsnivåerna av förnybart i bensin och diesel blir generellt lägre för dem över hela Sverige. Tidigare har de satsat på att blanda in så mycket som möjligt men nu kommer de att pricka nivåerna för reduktionsplikten exakt eftersom att de inte kan tillgodoräkna sig en minskning från ett tidigare år till nästa. Från januari står de på noll, det gör att det är svårt att motivera varför de ska blanda in mer än vad de behöver. Vilket innebär lägre nivåer eftersom Kedja 1 har haft höga ambitioner och idag redan har en stor andel förnybart i sina fossila drivmedel. Dessutom tycker Kedja 1 att det är sämre med styrmedel som är en piska snarare än vad det varit tidigare, mer subventioner och morot. Kedja 2 tycker att det är enklare att räkna på andel förnybart i drivmedlet än att räkna på procentuella CO₂-reduktionen av inblandningen eftersom det kan skilja sig så mycket beroende på vilket förnybart drivmedel som köpts in.

Kedja 1 lyfter att det kommer bli dyrare och svårare för företagen med biodrivmedel nu när skattebefrielsen för biodrivmedel ändras. Omklassificeringen av PFAD och brist på förnybara råvara är ett annat område som båda kedjorna lyfter. Tanken var att regeringen skulle rösta om omklassificeringen av PFAD under oktober 2018, men eftersom det till dess inte fanns en regering som kunde ta det beslutet är det problematiskt och sätter företagen i en svår sats³. En övergångsregering får inte ta marknadspåverkande beslut. Kedja 1 nämner att omklassificeringen kan leda till att bolagen tvingas köpa in HVO som är gjord av ren palmolja, eftersom det troligtvis blir brist på HVO av hållbar råvara och PFAD och då finns risk för att beläggas med avgifter när reduktionsplikten inte uppfylls. Kedja 1 lyfter att det finns gott om ren palmolja men ur ett kundperspektiv är det problematiskt eftersom det är många som inte vill ha produkter och bränslen som innehåller palmolja och det blir svårt för dem att välja ett hållbart förnybart bränsle. I Sverige finns det väldigt lite ren palmolja men en hel del PFAD i HVO:n enligt Kedja 1.

Kedjorna svarade något olika angående införandet av E10-kvalitet. Kedja 2 lyfter att det inte verkar finnas en standard för E10-kvalitet eller så är den väldigt svår att hitta. Kedja 2 uppger att de har god koll på vilka stationer som kräver en uppdatering av cisternerna men att de inte har koll på den ekonomiska omfattningen av investeringarna som medföljer en E10-kvalitet. De ska dock genomföra en inventering och räkna på detta. Kedja 2 lyfter flera gånger att de är i en bransch där snabb omställning är väldigt svårt. Det kräver att besluten är långsiktiga och att bolagen ges tid för att genomföra omställningen. Kedja 1 anser att det handlar om minst en investering på 100 000 kr per cistern (100 000 kr enligt lagrådsremissen) för att införa E10-kvalitet och att SPBI räknade ut detta för några år sedan och bedömde att det skulle kosta 800 miljoner för hela branschen. Kedja 1 menar att de uppgraderar sina cisterner löpande när de ändå grävt upp dem för besiktning, de kommer med andra ord inte gräva upp varje cistern i slutet på 2019. Kedja 1 bedömer att E10-kvalitet och uppgradering av cisternerna inte kommer vara en dealbreaker för företagen. Utan Kedja 1 tror snarare det största problemet med E10 är att det blir fler bensinbränslen. De måste kunna erbjuda E5 (bensin 95) eftersom vissa bilar inte är godkända för E10 (kallas för "protection grade"). Det gör att det blir dyrare att tanka på den stationen och skulle det finnas en konkurrent i närheten som inte behöver två bensinkvaliteter kan detta vara grund för nedläggning eftersom kunderna kommer att tanka hos den billigare konkurrenten. 15 % av bilflottan år 2013 hade ett behov av en protection grade E5 eller lägre enligt Kedja 1. Den siffran har minskat ännu mer

³ Under arbetet med denna rapport klubbade övergångsregeringen (2018-11-15) igenom en förordning som innebär att PFAD inte kommer att klassas som restprodukt från om med 1 juli 2019.

till 2018 och i dagsläget tål många bilar E10. Kedja 1 tror att de flesta kan gå över till E10 relativt smärtfritt men att det kan finnas ett motstånd hos konsumenten. Kedja 1 lyfter att E10 dessutom kommer bli dyrare eftersom att etanolen är dyrare och mer energifattig, det gör att en kommer en kortare sträcka jämfört med bensin. Syntetisk bensin⁴ tror Kedja 1 kan vara något i framtiden som skulle innebära att etanol inte blir lika viktigt och behovet av omplastning av cisterner skulle inte uppstå.

Kedja 2 anser att de inte har någon drivmedelsstation som hotas av nedläggning i dagsläget. De tror heller inte att reduktionsplikten enbart bidrar till nedläggning utan att det finns andra och fler skäl till nedläggning. Kedja 2 lyfter att det kan vara tillstånd från myndigheter, nya krav och lagar och hur gammal stationen är (om den har gamla rör och cisterner, ligger för tätt inpå byggnation etc). Kedja 2 uppger också att de försöker hålla igång stationer med låg omsättning. Även Kedja 1 bedömer att de i dagsläget inte har stationer som hotas av nedläggning. De tror dock att E10 kan ha en påverkan på nedläggning av stationerna och vid en eventuell rationalisering tittar Kedja 1 först på landsbygdsstationer med låg omsättning.

Kedja 2 ser positivt på att Sverige ska ha en fossiloberoende fordonsflotta i framtiden men att det finns utmaningar. Utmaningarna är en blandning av vad som redan lyfts, men också frågor kring vilka cisterner som krävs, vilka krav som finns och om det finns tillräckligt med råvara. Kedja 2 anser att det krävs en tillgång till produkterna och mer långsiktiga beslut, eftersom de behöver tid att ställa om och anpassa anläggningar. Kedja 2 tror att de bäst bidrar till fossilfrihet genom att erbjuda produkter som bidrar till att uppnå målen. Kedja 1 ser 2030 som ett ganska orimligt mål, än så länge. De anser att det måste vara tekniskt möjligt och 11 år bort är kort tid även om tekniken går väldigt fort framåt. Kedja 1 tror att de bäst bidrar genom att fortsätta vara en aktör som levererar energi oavsett om den är delvis förnybar eller helt fossilfri. Kedja 1 uppger att det ligger i deras intresse att ställa om och inte sträva bakåt, och de tror att förnybara kolväten kan spela en stor roll men att det är svårt att förutse vad som kan ske till 2050. Kedja 1 analyserar kring att elfordon tar marknadsandel men flytande och energitäta bränslen kommer spela stor roll mellan 2025-2030. Kedja 1 uppger att de inte är tyngda av investeringar i raffinaderi utan anpassar sig till vad marknaden vill ha och köper in stora mängder. Det kan bidra till fossilfrihet eftersom de är snabbfotade. Äger bolagen raffinaderier så är det tungt att ställa om tror Kedja 1. Kedja 1 uppger också att om hälften av fordonen skulle vara elfordon 2025 skulle de kunna sätta upp laddstolpar rasande snabbt.

Båda kedjorna är överens om att ett ekonomiskt stöd vid investering av ett fossilfritt drivmedel hade varit hjälpsamt. Båda är också överens om att de kan stå på egna ben efter investeringen. Kedja 1 uppger att de behöver två ben att stå på. Dels behöver de ett kundunderlag, så de ser att investeringarna bär sig och om inte investeringen bär sig måste de ha någon form av statsstöd. Investering som går ihop efter ett några år är helt okej. Sedan tror Kedja 1 mer på ekonomiska incitament snarare än hot om sanktionsavgifter. Därför tycker de att reduktionsplikten slår lite snett och att det hade varit bättre om marknadskrafterna hade fått lite mer stöd genom statsstöd. När det gäller specifikt landsbygder uppger Kedja 2 att ett ekonomiskt stöd för byggnationen eller investeringen som krävs hade stöttat dem bra. De klarar av att driva stationen själva men att de behöver långsiktiga beslut. Kedja 1 nämner att det är en svår fråga kring landsbygder samt att det inte är deras affärsmodell att sätta upp små stationer på landsbygder. Kedja 1 skulle dock överväga att söka om det fanns ett stöd specifikt för

⁴ Bensin som framställs på andra sätt än med fossil olja som råvara. Exempelvis genom elektrobränsle som skapas av koldioxid, vatten och el och går att använda i en vanlig bensinmotor.

landsbygder men att de är långt ifrån säkra att antalet drivmedelsstationer på landsbygder kommer öka om ett sådant stöd finns. Kedja 1 är också osäkra på om landsbygder kan tillgodogöra sig ett helt fossilfritt drivmedel. Deras kunder i jordbrukssektorn efterfrågar mest fossila drivmedel och helt rena diesel utan någon förnybar andel eftersom det inte fungerar i deras maskiner. Om Kedja 1 skulle sätta upp en cistern med FAME, RME eller HVO är det inte säkert att ett företag tankar där, men kanske att persontrafiken tankar. Teknikutvecklingen med maskiner och andra verktyg med motorer spelar roll och är viktig i sammanhanget. Kedja 1 tror att ett stöd till att sätta upp en drivmedelsstation med några fossilfria alternativ skulle gå, men de tror dock snarare på att det är viktigt att främja blotta närvaron på landsbygder än att erbjuda 100 procent förnybara drivmedel på landsbygderna.

5. Analys av kartläggning, reduktionsplikten samt intervjuer

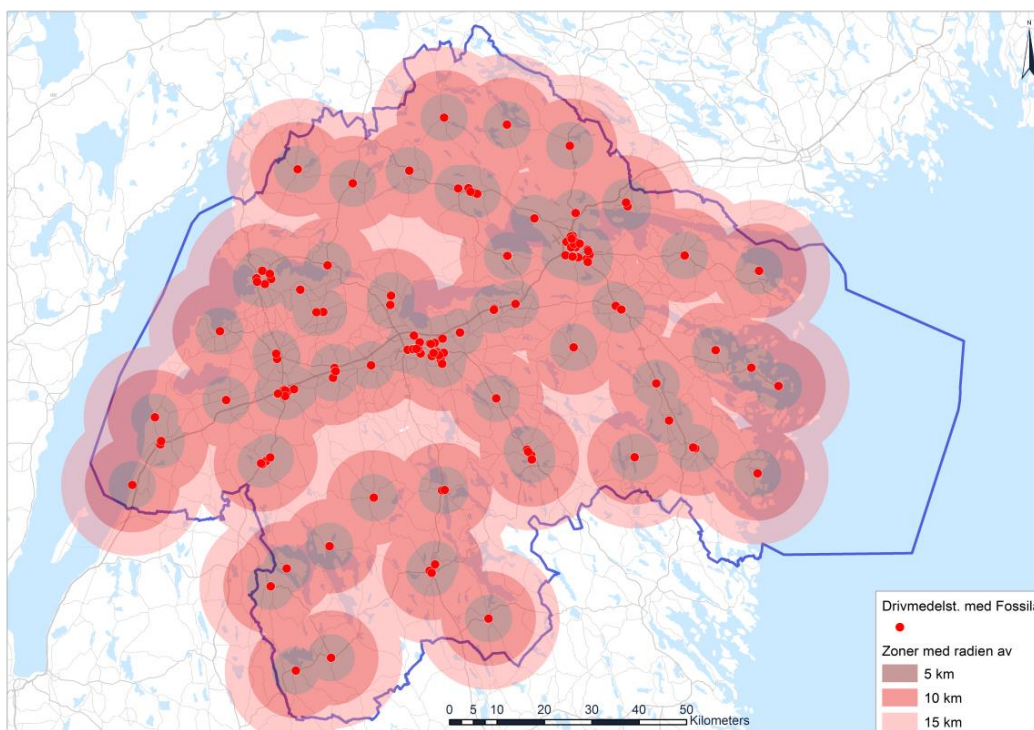
I detta kapitel analyseras de tre delarna (kapitel 2, 3 och 4).

5.1 Analys av kartläggning

Som tidigare lyfts i denna rapport har ett antal kartor tagits fram utifrån kartläggningen av drivmedelsstationer. Dessa är indelade nedan utifrån om det är ett fossilt eller fossilfritt drivmedel. Utifrån kartorna går det att säga att tillgängligheten till fossila och fossilfria drivmedel skiljer sig. Fossila drivmedel dominerar marknaden för drivmedel och det syns i utbyggnaden av infrastruktur.

5.1.1 Tillgänglighet till fossila drivmedel

Tillgängligheten till fossila drivmedel är god och det finns drivmedel att tillgå inom rimligt avstånd, se karta 1 nedan. Fossila drivmedel dominerar marknaden för drivmedel, 92 % av drivmedlen är av fossilt ursprung i Östergötland idag (Trafikanalys, 2018).



Karta 1. Karta över Östergötland och drivmedelsstationer med fossila drivmedel.

Som det går att se på kartan ovan täcks nästan hela länet med minst 15 km i radie till en drivmedelsstation. En stor del av länet täcks även inom 10 km. Utifrån SCB:s befolkningsstatistik 2016 bodde 445 158 personer inom radien av 15 km till en drivmedelsstation med fossila drivmedel (SCB, 2017). Totalt bodde det 452 105 personer i Östergötland 2016.

Som tidigare har lyfts så har Region Östergötland (2018) bedömt i det regionala serviceprogrammet att det i dagsläget inte behövs fler stationer men att utvecklingen bör följas. Utifrån denna kartläggning och kartan ovan resonerar även denna rapport i samma banor. Tillgängligheten är idag god. Skulle dock flera stationer i mer glest befolkade delar av länet lägga ner inom kort tid kan det finnas risk för att tillgängligheten försämras och utsläppen ökar eftersom personer behöver resa längre för att tanka sina fordon.

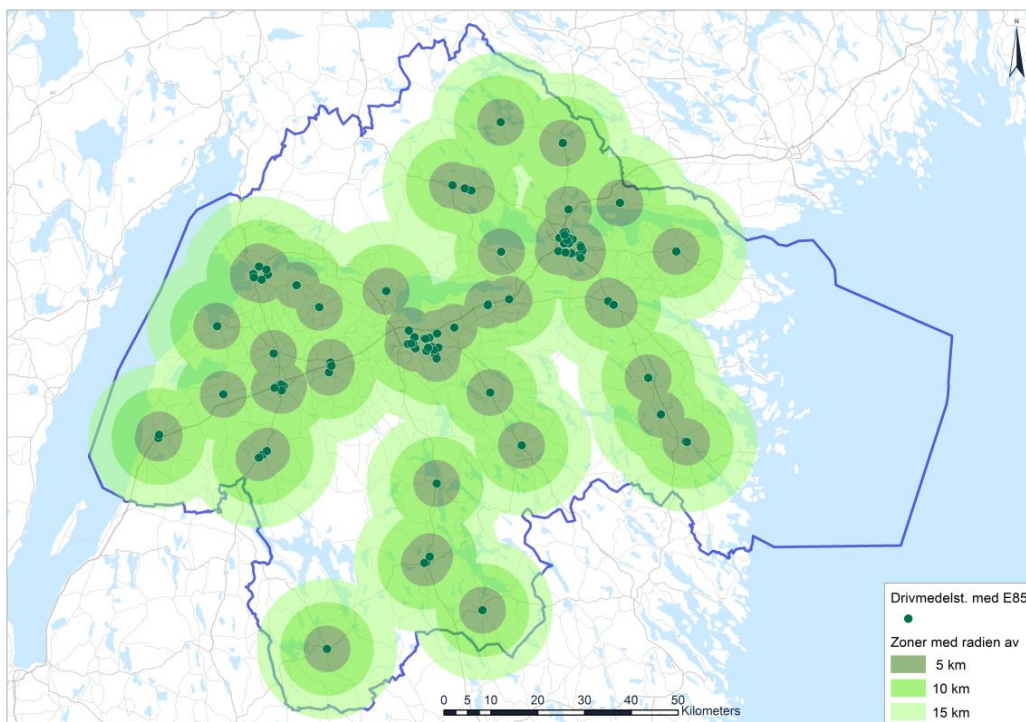
Detta går att visualisera i verktyget PIPAS och en sådan analys genomfördes för att se vad som skulle ske om två drivmedelsstationer togs bort. Drivmedelsstationerna ligger i norra delarna av Östergötland och är små och erbjuder inget förnybart i dagsläget det vill säga enbart bensin och diesel. De är också undantagna pumplagen. De skulle därför kunna vara mer utsatta för reduktionsplikten eller andra lagkrav i och med att de troligtvis säljer små mängder drivmedel och har således en låg omsättning. Simuleringen berör 3 310 personer i området. Före förändringen hade 2935 personer 0-10 km till närmsta drivmedelsstation och efter förändringen var det bara 578 personer som hade 0-10 km. För de personer med avståndet 10-20 km var de totalt 375 personer före borttagningen och efter 2719 personer. 13 personer skulle få så långt som 20-25 km. Om dessa två drivmedelsstationer skulle försvinna skulle enbart det resultera i en ökning av koldioxidutsläppen med 5201 kg, vilket motsvarar drygt 28 fulla tankar bensin (70 liter) (Klimatbalans, uå). I snitt skulle dessa 3 310 personerna få 8 km längre resväg för att kunna tanka sin bil.

5.1.2 Tillgänglighet till fossilfria drivmedel

Tillgängligheten till fossilfria drivmedel är sämre än för fossila, det skiljer sig dock väldigt mycket beroende på vilket fossilfritt drivmedel det gäller. Nedan visas tillgängligheten till olika fossilfria drivmedel.

5.1.2.1 E85

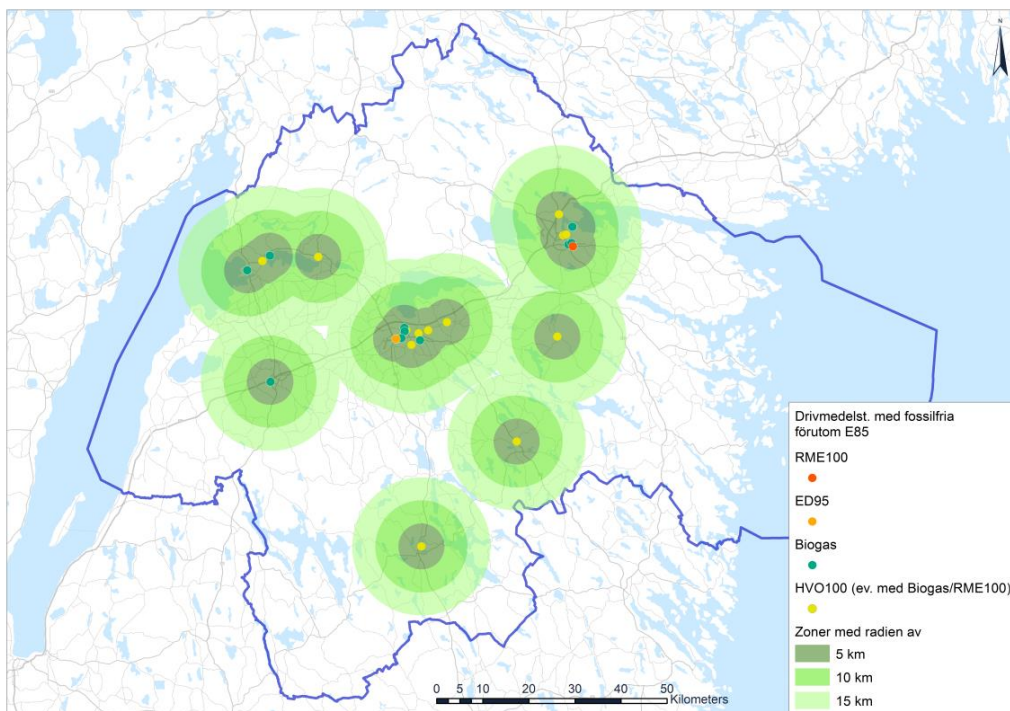
Nedan visas en karta (karta 2) över tillgängligheten till E85 i länet. E85 är det förnybara drivmedlet som nås av flest människor i Östergötland (se även karta 3 för jämförelse). I Östergötland bor 444 729 personer inom 15 km till en drivmedelsstation som erbjuder E85 (SCB, 2017). Det är marginellt färre än för de fossila drivmedlen (cirka 400 personer). Det är dock fler personer som har längre än 15 km till en drivmedelsstation med E85 än till en drivmedelsstation med bensin eller diesel, utifrån hur täckningen skiljer sig på karta 1 och 2. Vilket ger en generell sämre tillgänglighet för E85 i jämförelse med de fossila alternativen. Det är dock viktigt att betona att det inte rör sig om många människor eftersom att befolkningen är lägre där stationer inte finns utplacerade.



Karta 2. Karta över Östergötland och drivmedelsstationer med E85.

5.1.2.2 Övriga fossilfria drivmedel

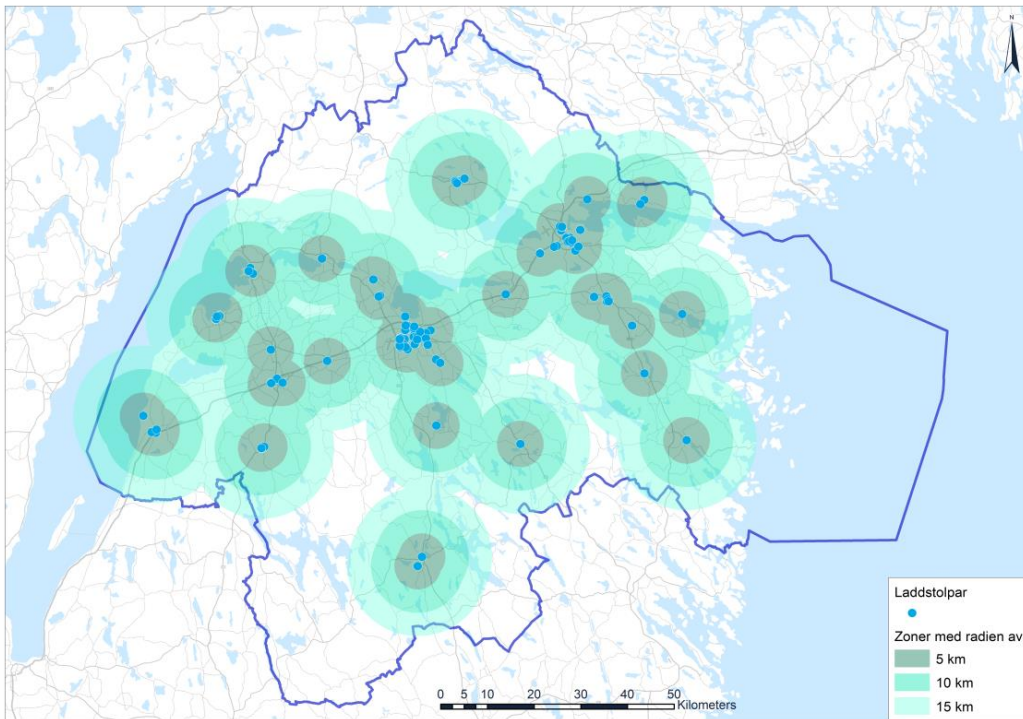
För övriga fossilfria drivmedel är tillgängligheten sämre än i jämförelse med E85. Inom radien av 15 km till en drivmedelsstation för RME100, HVO100, biogas och ED95 bor 390 171 personer (karta 3). Det skiljer sig drygt 55 000 personer i jämförelse med E85. Vilket är en mycket större skillnad än mellan E85 och bensin och diesel.



Karta 3. Övriga fossilfria drivmedel i Östergötland, RME100, ED95, biogas och HVO100.

5.1.2.3 Laddstolpar

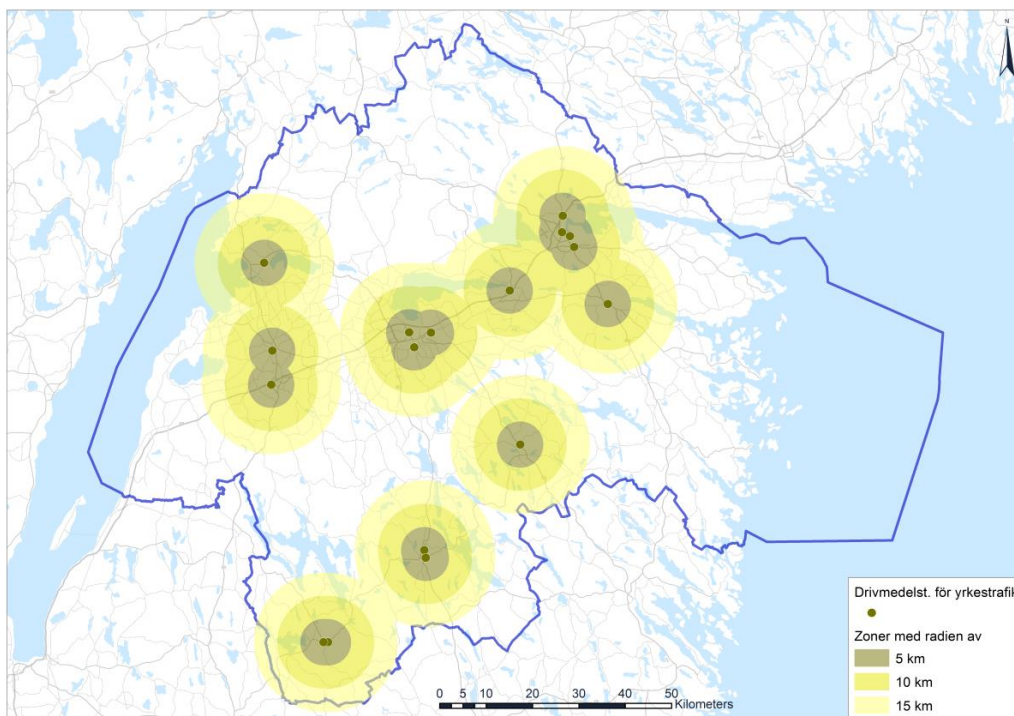
Täckningen av laddstolpar är i ungefärlig nivå med tillgängligheten för E85. I Östergötland har 439 545 personer en laddstolpe inom en radie på 15 km från bostaden (SCB, 2017). Det är dock viktigt att betona att det är svårt att veta hur mycket dessa laddstolpar används eftersom sådan statistik inte riktigt finns att tillgå ännu. Dessutom laddar de flesta elbilsanvändare sina bilar hemma, och dessa laddstolpar syns inte på kartan eller i statistiken. Det är därför bättre att titta på hur många laddbara fordon som finns i Östergötland, vilket är 1 300 fordon och 0,2 procent av fordonsflottan i Östergötland (Trafikanalys, 2018).



Karta 4. Karta över Östergötland och publika laddstolpar.

5.1.2.4 Yrkestrafik

Ovanstående kartor är publika drivmedelsstationer. Det finns även ett antal drivmedelsstationer med fokus på tyngre transporter och yrkestrafik som erbjuder fossilfria drivmedel. Se karta 5 nedan för att se tillgången på sådana drivmedelsstationer.



Karta 5. Karta över Östergötland och drivmedelsstationer med fossilfria drivmedel för yrkestrafik.

5.2 Analys av reduktionsplikten och intervjuerna

Utifrån lagrådsremissen, remissvaren samt intervjuerna har ett antal områden identifierats som skulle kunna bli eventuella konsekvenser av lagen, dessa sammanfattas under ett antal rubriker i detta kapitel.

5.2.1 Lagens utformning

En av konsekvenserna som lyfts i både lagrådsremissen, en del remissvar samt i intervjuerna är omfattningen av administrationen för de skattepliktiga företagen. Kedja 1 uppger i intervjun att de har fått lagt omfattande arbete på ett nytt administrativt system för att kunna hantera reduktionsplikten. I lagrådsremissen har detta bedömts som något ökade men små administrativa kostnader. Regeringskansliet framför också i lagrådsremissen att rapporteringen av reduktionsplikten kan samordnas med rapportering enligt drivmedelslagen och hållbarhetslagen och resulterar bara i små kostnader. Däremot har Kedja 1 bedömt att det inte går att använda samma system som tidigare och till drivmedelslagen och hållbarhetslagen i och med det nya systemet. Även Kedja 2 uttrycker att det blir ett krångligare och svårare sätt att räkna på reduktion av CO₂ snarare än procentuell inblandning. Kedja 2 faller dock utanför reduktionsplikten i och med att de köper redan skattat drivmedel, vilket även Skärgårdsstationen och Motorvägsstationen gör. Det är något som också Regeringskansliet rekommenderar för mindre företag i lagrådsremissen. Kedja 1 lyfter dock detta och uppger att det blir en bieffekt för den större aktören eller leverantören när mindre företag skjuter över reduktionsplikten.

En annan aspekt med hur lagen är utformad är att det inte går att ta med föregående års reduktionsnivåer av CO₂ till det nya året. Kedja 1 lyfte detta i intervjun som mycket problematiskt då de inom närmsta åren kommer sänka sin inblandning av fossilfria drivmedel i och med att det inte gynnar dem att blanda in mer. Även med tanke på att HVO kan bli bristvara kan inblandningen spridas ut mer jämnt för att undvika brist på råvara och avgifter. I lagen

om reduktionsplikt framgår det att det finns möjlighet för skattepliktiga att överta eventuellt överskott av reduktion från andra skattepliktiga aktörer. Detta har Svensk Bensinhandel lyft i sitt remissvar som en väldigt osäker grund att stå på för mindre företag. Delvis så gäller detta inte för de bolag som köper redan skattat drivmedel, vilket inte riktigt framgår i Svensk Bensinhandels remissvar. Detta för att de mindre företagen inte är skattepliktiga eller reduktionspliktiga och behöver således inte överta någons reduktion. Dessutom blir det svårt för andra företag som är reduktionspliktiga att ta över andras överskott om fler gör som Kedja 1 och prickar reduktionsnivåerna exakt, eftersom det kanske inte finns något överskott att ta från.

Långsiktighet i reduktionsnivåerna är en tredje aspekt utifrån lagens utformning och att det inte är tillräckligt med reduktionsnivåer fram till 2020 och sedan en indikativ målnivå till 2030. Det var väldigt många aktörer som lyfte denna aspekt i sina remissvar vilket tydligt visar betydelsen av långsiktighet för att samhället ska kunna ställa om. De lyfter att bristen på långsiktighet kan leda till att företag inte investerar eftersom det är för osäkert. Även Kedja 2 lyfte i intervjun hur viktigt det är med långsiktighet samt tid för omställning.

5.2.2 E10-kvalitet

I lagrådsremissen framförs en summa på 100 000 kronor per cistern, något som Kedja 1 tycker är lågt satt och de tror snarare att kostnaden är minst 100 000 kronor. Lagrådsremissen uppger att det skulle kosta 300 miljoner sammanlagt, medan SPBI har räknat ut att det skulle kosta 800 miljoner. Kedja 2 uppger att de vet vilka av deras drivmedelsstationer som behöver plastas om men inte hur mycket det faktiskt skulle kosta. För mindre stationer, som Skärgårdsstationen, är det enligt utsago omöjligt att hantera en sådan investering med den omsättning som de har. Medan det inte är ett problem för drivmedelsstationer som redan plastat om sin cistern, som för Motorvägsstationen och vissa stationer för Kedja 1 och Kedja 2. Utifrån denna rapport är det därför svårt att säga hur mycket dessa investeringar faktiskt kostar.

I lagrådsremissen uttrycker Regeringskansliet ”Mindre drivmedelsstationer kan göra valet att inte leverera E10 och därmed inte behöva byta beläggning.”, det framgår dock inte hur detta går ihop med resten av lagen. Ett sätt skulle kunna vara att de mindre drivmedelsstationerna som inte är skattepliktiga bara köper in E5 (bensin 95) men att leverantören även erbjuder E10 för att de måste uppfylla reduktionsplikten. Eftersom att de mindre drivmedelsstationerna inte är skattepliktiga är de heller inte reduktionspliktiga. Det är dock högst oklart om det går att göra valet att inte leverera E10, ingen av de mindre stationerna, Skärgårdsstationen och Motorvägsstationen, lyfter det som ett sätt att slippa investeringen. Det gör heller inte Kedja 1 eller Kedja 2. Det är med andra ord inte känt för varken mindre stationer och icke-skattepliktiga eller för större skattepliktiga företag att det skulle kunna vara en lösning. Det står dessutom i lagen att ”Tillsynsmyndigheten får besluta att sätta ned eller avstå från att ta ut avgiften, om det finns synnerliga skäl.” Med andra ord innebär det att Energimyndigheten (som är tillsynsmyndighet) skulle kunna ge undantag om det finns synnerliga skäl. Det är dock oklart vad dessa synnerliga skäl kan vara och förväntas först vara klar vid bestämmande av praxis.

Kravet på E10 för också med sig att antalet drivmedel vid stationen blir fler, eftersom det kommer krävas två bensinkvaliteter (protection grade). Kedja 1 lyfter att det kan göra att drivmedlet blir dyrare eftersom stationen kommer ha mer omkostnader i form av investering och drift. För mindre stationer som Skärgårdsstationen uppstår det frågor om vilket eller

vilka drivmedel som ska erbjudas och vilka kunder som de vill ha kvar, då det kan bli för dyrt att erbjuda flera olika drivmedel till både båt och bil.

Regeringskansliet, aktörerna som svarat på remissen samt Kedja 1 lyfter att drivmedel kan bli dyrare för konsumenten av flera anledningar. För E10 handlar det om att kostnaden per körd mil ökar något eftersom etanol har lägre energiinnehåll än bensin. Detta är en viktig aspekt att lyfta utifrån landsbygdsperspektiv eftersom befolkningen som bor på landsbygderna generellt reser längre sträckor och därmed också påverkas mer av det lägre energiinnehållet. Dessutom är det dyrare att producera biodrivmedel än den fossila motsvarigheten och en tredje aspekt som Kedja 1 lyfter är att det blir dyrare och svårare för företagen med biodrivmedel eftersom skattebefrielsen för biodrivmedel ändras.

5.2.3 Brist på förnybar råvara

Många aktörer lyfter i sina remissvar att bristen på hållbar och fossilfri råvara kommer kunna vara ett hinder för att reduktionsplikten skall kunna uppnås. Det finns ett antal anledningar till varför det är brist på förnybar råvara: Omklassificering av PFAD, osäker prisutveckling och ökad efterfrågan för både låg- och höginblandning av övriga Europa. Detta kan enligt Kedja 1 leda till att ren palmolja används i högre utsträckning för att slippa betala avgiften, detta är problematiskt ur flera perspektiv. Svemin, som svarat på remissen, tror att det finns en risk att de skattepliktiga företagen inte kommer att kunna få tag på tillräckligt med fossilfri råvara att företagen riskerar att få betala avgift och/eller få betala höga summor för att få tag på fossilfri råvara.

5.2.4 Nedläggning av drivmedelsstationer

Skärgårdsstationen var märkbart mer orolig kring en eventuell nedläggning om allt för höga investeringar skulle krävas. Motorvägsstationen var inte orolig för nedläggning, utifrån intervjuerna verkade det vara för att omplastning av cisternerna och rören redan var gjorda för Motorvägsstationen. Kedja 1 och Kedja 2 lyfter fler anledningar till nedläggning och i grund botten har de med låg omsättning att göra. Som Kedja 1 lyfter så tittar de först på landsbygdsstationer med låg omsättning om de måste effektivisera verksamheten och de tror att E10 skulle kunna ha påverkan på dessa mindre stationer med låg omsättning. Kedja 2 lyfter flera andra lagkrav, tillstånd och lokalisering av stationen som anledningar till varför en station läggs ned.

Nedläggning av stationer kommer ge personer längre resor för att tanka sin bil, vilket både försämrar tillgängligheten och miljön då utsläppen ökar. Aktörer som Svensk Bensinhandel lyfter i sitt remissvar att det även kan ha en påverkan på det lokala näringslivet och övriga servicen som dagligvarubutik, apoteksservice och annan kommersiell service.

6. Slutsatser

6.1 Kartläggning

Fossila drivmedel har bäst tillgänglighet i länet. Det är något sämre för E85 men mest skiljer sig det mellan E85 och övriga fossilfria drivmedel och publika laddstolpar. I dagsläget finns det inga bilföretag som säljer nytillverkade bilar som kan köras på E85. Volkswagen var de som sålde de sista nya bilarna för E85 men valde nyligen att sluta sälja dem (de sista bilarna rullade ut i september 2018) på grund av låg efterfrågan (DI, 2018). Volkswagen Sverige förklarar att de politiska besluten kring E85 inte gynnat etanolbilarna och de finns heller inte med i det nya bonus-malus systemet. Under 2017 såldes 557 E85 bilar i Sverige i jämförelse med 60.000 bilar 2008. Det är problematiskt att det inte går att köpa nya etanolbilar i Sverige, bland annat eftersom det inte går att räkna med E85 i upphandlingar eftersom inga bil-tillverkare erbjuder etanolbilar. Det gör att det blir ett större behov av HVO och andra biodiesel som RME och FAME i mindre kommuner eftersom långt från alla kommuner i Östergötland har tillgängligheten till biogas eller har möjlighet att använda elbilar (karta 3).

Det finns också två andra anledningar till att personbilar inte bör förlita sig på HVO i för stor utsträckning. Den ena anledningen är att det finns fler begränsningar för tyngre fordon att använda fossilfria drivmedel, därför lämpar sig HVO bättre för lastbilar och vissa bussar (framförallt regional- och fjärrbussar). Till exempel är det svårare att elektrifiera tunga transporter och att använda komprimerad biogas (CBG), detta på grund av att batterierna eller tanken blir för tunga och tar upp för mycket plats. Dock pågår utvecklingen av flytande biogas (LBG) och då spås tunga transporter kunna köra på en större andel biogas. ED95 är ett annat förnybart drivmedel för tunga transporter som fungerar i dieselmotorer efter viss anpassning av motorn, det har dock inte lika stor marknad som HVO ännu och är under utveckling. ED95 har heller inte samma utbyggnadsnivå av tankställen som HVO, det finns i dag två tankställen för ED95 (Linköping och Stockholm). Den andra anledningen är att HVO redan idag finns i begränsade mängder och många tror att det kommer vara en brist på HVO i framtiden av flera anledningar. De främsta anledningarna är att reduktionsplikten bidrar till att HVO krävs i större mängder för långinblandning i diesel, att efterfrågan ökar i Europa när fler länder väljer att ställa om samt bristen på hållbar råvara till tillverkningen. Därför vore det bra om personbilar använde andra drivmedel än HVO och biodiesel (FAME och RME) och istället drivmedel som E85, biogas eller är elektrifierade. För att kunna ställa om transportsektorn behövs alla fossilfria drivmedel och det gäller att utnyttja dem rätt.

Östergötland har goda förutsättningar att ställa om utifrån att mycket av infrastrukturen är utbyggd i Östergötland för flera fossilfria drivmedel. Det behöver dock bli jämnt fördelat över länet så även landsbygderna får samma förutsättningar att ställa om som områden med större befolkningsunderlag. Det går att se skillnaden mellan karta 2 och 3 i tillgängligheten mellan de olika fossilfria drivmedlen. De övriga fossilfria drivmedlen (RME100, HVO100, biogas och ED95) ligger lokaliserade efter större städer och tätorter. Till exempel bor 80,4 procent (362 594) av Östergötlands befolkning inom radien av 15 km till närmsta biogasstation, vilket är en stor del av befolkningen. Det är dock inte tillräckligt för att hela Östergötland ska kunna ta del av lika stor tillgänglighet till och valmöjligheter av fossilfria drivmedel. Dessutom bor dessa 80,4 procent i städer eller tätorter där det finns utbyggd kollektivtrafik eller där avstånden är korta och gång och cykel skulle kunna användas. Utifrån det perspektivet skulle biogasstationerna behöva vara lokaliserade i delar av länet där det saknas alternativ till bilen. Samtidigt så kan det vara så att en stor del av befolkningen som inte bor inom radien av 15 km till en biogasstation arbetspendlar eller reser dit för annan service och på så

viss får tillgång till att tanka biogas. Detta är något som bör undersökas i en större utsträckning för att se hur personer rör sig och på så vis får tillgång till service som drivmedel. Det kan handla om att göra insatser som att sprida information till personer vilka drivmedel som skulle vara aktuella för just dem och deras livssituation.

6.2 Eventuella konsekvenser av reduktionsplikten

Inom ett antal områden har de intervjuade drivmedelsföretagen, Regeringskansliet och övriga aktörer, som svarat på remissen, olika uppfattning eller tolkning av lagen. Omfattningen av administrationen är ett av områdena. Inom framtagandet av denna rapport går det inte att tydliggöra hur omfattande administrationen eventuellt blir. Det som kan klargöras är att det finns olika syn på hur omfattande den administrativa delen är och hur den bör skötas bäst.

Införandet av E10-kvalitet är det område, tillsammans med långsiktighet i reduktionsnivåerna, som tagits upp av flest aktörer i remissvaren samt varit omfattande i intervjuerna. Det skiljer sig också en del vad olika aktörer tycker i frågan. Utifrån denna studie går det att säga att E10 skulle kunna bli ett problem att införa för mindre drivmedelsstationer på landsbygder, särskilt väldigt små stationer med låg omsättning. Men det är oklart om de mindre drivmedelsstationerna kan undgå E10 genom att inte vara skattepliktiga och då falla utanför reduktionsplikten. De icke-skattepliktiga företagen skulle därför kunna undvika att köpa in E10 av sin leverantör. Långsiktigheten i reduktionsnivåerna är också en mycket viktig faktor för att samhället ska kunna ställa om till fossilfrihet och nämns av samtliga aktörer i denna rapport. Det är därför viktigt att i framtida arbete styra mot att långsiktighet ska vara en grundförutsättning i allt som görs. En annan slutsats är att kommunikationen kring lagen och till drivmedelsföretagen har varit bristande och det är en del frågor från drivmedelsföretagen som ännu inte är besvarade. Framförallt hade en mer tydlig kommunikation kring E10 och reduktionspliktiga företag behövts tydliggöras.

Brist på förnybar råvara kommer med stor sannolikhet att bli ett problem för såväl låg- som höginblandning, framförallt drabbar det biodiesel som HVO, RME och FAME. Det kan dessutom leda till att ren palmolja används som råvara i högre utsträckning, både för att det är brist på råvara men också för att slippa betala avgifter när reduktionsplikten inte nås.

Utifrån intervjuerna var det mycket tydligt att reduktionsplikten enskilt inte kommer att bidra till nedläggning för drivmedelsstationerna. För de mindre stationerna var snarare personberoendet en mer sårbar anledning för nedläggning än lagkrav. Dessutom finns det andra lagar och krav som tillsammans kan påverka stationen och bidra till nedläggning. Det största problemet med nedläggning är att det kommer bidra till ökade utsläpp samt att tillgängligheten för personer i området blir lägre

Slutligen finns det många aspekter som påverkar drivmedelsstationer och varför det ser ut som det gör idag och denna rapport visar en del av den verkligheten.

6.3 Framtida rekommendationer

Drivmedelsfrågan är en viktig parameter i arbetet med omställning till fossilfritt. För att kunna arbeta med att säkerställa tillgänglighet till såväl fossila som fossilfria drivmedel bör en mer omfattande studie göras. En fördjupning är också viktigt för att kunna hantera eventuella nedläggningar av stationer, och påverkan på tillgängligheten. I landsbygdsområden ut-
anför kollektivtrafikstråken förutsätts bilen även fortsättningsvis vara det viktigaste transportmedlet. Tillgängligheten till fossilfria drivmedel är därför en viktig parameter i arbetet med omställning till fossilfrihet i landsbygdsområden. I städer och andra befolkningstäta mil-

jöer är de potentiella utsläppsminskningarna större, varför tillgänglighet till fossilfria drivmedel är viktigt även i täta miljöer. Dessa miljöer ligger dock till stora delar inom kollektivtrafikstråken och förutsättningarna för gemensamma resor och transporteffektiva lösningar som inte bygger på bilanvändande är goda.

Det är också viktigt att undersöka hur många människor som når fossilfria drivmedel genom arbetspendling eller andra resor för att nå service. Det kan ge en mer tydlig bild över hur många personer som faktiskt inte har tillgång till fossilfria drivmedel och vart insatser bör göras. Det skulle behöva bli mer tydligt vilket eller vilka drivmedel som är tillgängliga i områden som räknas som landsbygd. Men också för mindre kommuner när de upphandlar bilar. Pågående arbete kring detta finns men behöver bli mer tydligt för de som befinner sig i områden med sämre förutsättningar att ställa om.

Referenser

2030-sekretariatet. u.å. *2030-sekretariatet: Remissvar angående promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle.*

<https://www.regeringen.se/498acc/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bbo4coc909a/2030-sekretariatet.pdf>

Bergvik Skog, SCA Forest Products, Södra, Holmen & Sveaskog. u.å. *Yttrande över promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle.*

<https://www.regeringen.se/498acd/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bbo4coc909a/bergvik-skog-holmen-sca-forest-products-sveaskog-och-sodras.pdf>

BIL Sweden. u.å. *Yttrande om regeringskansliets PM ”Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle (M2017/00723/R).*

<https://www.regeringen.se/498acd/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bbo4coc909a/bil-sweden.pdf>

BioFuel Region. 2017. *Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle.*

<https://www.regeringen.se/498acd/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bbo4coc909a/bio-fuel-region-ab.pdf> (2017-04-18).

DI. 2018. Sista etanolbilen i Sverige snart såld. <https://www.di.se/bil/volkswagen-slutar-erbjuder-e85-bilar/> (Publicerad: 2018-04-13).

Energiföretagen Sverige. 2017. *Bonus–malus-system för nya lätta fordon samt Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och diesel.*

<https://www.regeringen.se/498ace/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bbo4coc909a/energiforetagen-sverige.pdf> (2017-04-12).

Energimyndigheten. 2018. *Reduktionsplikt.*

<http://www.energimyndigheten.se/fornybart/hallbarhetskriterier/reduktionsplikt/> (Uppdaterad 2018-06-18).

E.ON. 2017. *E.ON Sverige AB – yttrande avseende promemorian ” Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle” (diariennr M2017/00723/R).*

<https://www.regeringen.se/498ace/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bbo4coc909a/e.on-sverige.pdf> (2017-04-18).

Jordbruksverket. 2017. *Regeringskansliet promemorior Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle samt Genomförande av ändringar i direktivet om förnybar energi – ILUC.*

<https://www.jordbruksverket.se/download/18.54c243b115b53d38e85a74af/1491989309810/Dnr%204417-04299-17%E2%80%8B.pdf> (2017-04-12).

Jordbruksverket. 2018. *Investeringar i kommersiell och offentlig service.*

<http://www.jordbruksverket.se/amnesomraden/stod/stodilandsbygdsprogrammet/investeringar/kommersiellservice.4.6ae223614dda2c3dbc45022.html> (2018-07-07).

Klimatbalans. u.å. Hur mycket släpper jag ut?

<http://www.klimatbalans.se/neutralisera/CO2tabell.html> (Hämtad: 2018-07-24).

Klimatkommunerna. 2017. *Klimatkommunernas yttrande över promemorian "Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle"*.

<https://www.regeringen.se/498ad1/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bbo4coc909a/klimatkommunerna.pdf> (2017-04-19).

Lindfors, A., Eklund, M., & Peltonen Ramkvist, E. 2018. *Östergötlands potential för bi drivmedelproduktion och utökad elektrifiering*.

<https://wssext.regionostergotland.se/regsam/Samhällsbyggnad/Energi%20och%20klimat/Delprojektrapport%20Östergötlands%20potential%20för%20bi drivmedelproduktion%20och%20utökad%20elektrifiering.pdf>

Lantbrukarnas Riksförbund, LRF. 2017. *Remissyttrande gällande promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle*.

<https://www.regeringen.se/498ad4/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bbo4coc909a/lantbrukarnas-riksforbund-lrf.pdf> (2017-04-19).

Naturvårdsverket. 2017. *Remiss av promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle M2017/00723/R*.

<https://www.regeringen.se/498ad6/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bbo4coc909a/naturvardsverket.pdf> (2017-04-12).

Naturvårdsverket. 2018. *Sveriges klimatlag och klimatpolitiska ramverk*.

<https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Klimat/Sveriges-klimatlag-och-klimatpolitiska-ramverk/> (Uppdaterad: 2018-09-24).

Nature Associates. 2017. *Yttrande över regeringens promemoria om reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle*.

<https://www.regeringen.se/498ad5/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bbo4coc909a/nature-associates.pdf> (2017-03-29).

Neste AB. u.å. *Neste - Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och diesel (M2017/00723/R)*.

<https://www.regeringen.se/498ad6/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bbo4coc909a/neste-ab.pdf>

Näringslivets Transportråd. 2017. *M2017/00723/R Remiss av promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle*.

<https://www.regeringen.se/498ad7/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bbo4coc909a/naringslivets-transportrad.pdf> (2017-04-19).

Preem. 2017. *Yttrande över remiss av promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle*.

<https://www.regeringen.se/498ad7/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bbo4coc909a/peem.pdf> (2017-04-12).

Regeringskansliet. 2016. *Agenda 2030 för hållbar utveckling.*

<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/agenda-2030-for-hallbar-utveckling/> (Publicerad 2016-01-11).

Regeringskansliet. 2017a. *Det klimatpolitiska ramverket.*

<https://www.regeringen.se/artiklar/2017/06/det-klimatpolitiska-ramverket/> (Publicerad 2017-06-12).

Regeringskansliet. 2017b. *Lagrådsremiss Reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen.*

<https://www.regeringen.se/49c8c5/contentassets/6de728c9ca7a4833b03481a9c09e86fb/la-gradsremiss-reduktion-av-vaxthusgasutslapp-genom-inblandning-av-biodrivmedel-i-bensin-och-dieselbranslen.pdf> (Stockholm, 8 juni 2017).

Region Jämtland Härjedalen. 2017. *Svar på remiss Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle (RUN/195/2017) Diarienummer:*

M2017/00723/R. <https://www.regeringen.se/49c6f8/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bbo4coc909a/region-jamtland-harjedalen.pdf> (2017-05-09).

Region Östergötland. 2018. *Regionalt serviceprogram Östergötlands län 2014-2020.*

<https://wssext.regionostergotland.se/regsam/Samh%C3%A4llsbyggnad/Landsbygd%20och%20sk%C3%A4rg%C3%A5rd/Regionalt%20serviceprogram%20f%C3%B6r%20%C3%96sterg%C3%B6tland%202014-2020%20antaget%202018.pdf>

SCB. 2017. *Folkmängd i riket, län och kommuner 31 december 2016 och befolkningsförändringar 2016.* [http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-](http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/helarsstatistik--kommun-lan-och-riket/folkmangd-i-riket-lan-och-kommuner-31-december-och-befolkningsforandringar/)

[amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/helarsstatistik--kommun-lan-och-riket/folkmangd-i-riket-lan-och-kommuner-31-december-och-befolkningsforandringar/](http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/helarsstatistik--kommun-lan-och-riket/folkmangd-i-riket-lan-och-kommuner-31-december-och-befolkningsforandringar/)

SCB och Energimyndigheten. 2018. *Oljeleveranser – Kommunvis redovisning 2017.*

https://www.scb.se/contentassets/f6e76e8be1894c9180a97ecae3026b32/en0109_2017a01sm_en13sm1801.pdf (2018-08-27).

SEKAB. 2017. *SEKAB:s synpunkter på promemorian om Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle.*

<https://www.regeringen.se/498ad9/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bbo4coc909a/sekab.pdf> (2017-04-19).

Skogsindustrierna. 2017. *Yttrande över promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle.*

<https://www.regeringen.se/498ada/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bbo4coc909a/skogsindustrierna.pdf> (2017-04-19).

St1 Sverige. 2017. *St1 Sverige AB: Synpunkter på remiss av promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle.*

<https://www.regeringen.se/498adb/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bbo4coc909a/st1>

[-sverige-ab.pdf](#) (Stockholm, 18 april 2017).

Stockholm Läns Landsting, trafikförvaltningen. 2017. *Yttrande över regeringens promemoria om reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle.*
<https://www.regeringen.se/498adc/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bb04coc909a/stockholms-lans-landsting---trafikforvaltningen.pdf> (2017-04-18).

Stockholm Stad. 2017. *Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle.*
<https://www.regeringen.se/499b52/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bb04coc909a/stockholms-stad.pdf> (2017-05-05).

Svebio. 2017. Remissvar över promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle.
<https://www.regeringen.se/498ade/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bb04coc909a/svenska-bioenergiforeningen-svebio.pdf> (2017-04-19).

Svemin. 2017. *Remissvar avseende promemoria Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle, ert referensnr. M201 7/00723/R.*
<https://www.regeringen.se/498adc/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bb04coc909a/svemin.pdf> (2017-04-19).

Svensk Bensinhandel. 2017. *Remissvar – avseende promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle.*
<https://www.regeringen.se/498add/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bb04coc909a/svensk-bensinhandel.pdf> (Stockholm, 18 april 2017).

Svensk Kollektivtrafik. 2017. *Yttrande över regeringens promemoria om reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle.*
<https://www.regeringen.se/498add/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bb04coc909a/svensk-kollektivtrafik.pdf> (2017-04-18).

Svenskt Näringsliv. 2017. *Remiss av promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle.*
<https://www.regeringen.se/498ade/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bb04coc909a/svenskt-naringsliv.pdf> (2017-04-19).

Svenska Petroleum & Biodrivmedel Institutet. 2017. *Remiss av promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle; DNr: M2017/00723/R.*
<https://www.regeringen.se/499b52/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bb04coc909a/svenska-petroleum-och-biodrivmedel-institutet-spbi.pdf> (Stockholm, 5 maj 2017).

Sveriges Bussföretag. 2017. *Remissyttrande angående promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle.*
<https://www.regeringen.se/498ade/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bb04coc909a/sveriges-bussforetag.pdf> (2017-04-19).

Tillväxtverket. 2018. *Tillgänglighet till kommersiell och offentlig service 2018*. Rapport 0249. Stockholm, mars 2018.

<https://tillvaxtverket.se/download/18.785d4323162a8b50720ad33f/1524042103864/Rapport%200249%20Tillg%C3%A4nglighet%20till%20kommersiell%20och%20offentlig%20service%202018.pdf>

Trafikanalys. 2017b. *Yttrande över promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle*.

<https://www.regeringen.se/498ae2/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bbo4coc909a/trafikanalys.pdf> (2017-04-07).

Trafikanalys. 2018. *Fordon i län och kommuner 2017*.

https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/fordon/2018/fordon_lan_och_kom_2017_blad.pdf (Publicerad 2018-02-15).

Trafikutskottet. 2009. *Pumplagen uppföljning av lagen om skyldighet att tillhandhålla förnybara drivmedel. 2009/10:RFR7*. Riksdagstryckeriet, Stockholm, 2009.

<https://data.riksdagen.se/fil/DO47DE28-A731-4FD8-AB20-05D9359427F8>

VTI. 2017. *Yttrande över promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle*.

<https://www.regeringen.se/498adb/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bbo4coc909a/sta-tens-vag--och-transportforskningsinstitut.pdf> (2017-04-18).

VärmlandsMetanol AB. u.å. *Remissyttrande från VärmlandsMetanol AB över promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle – M2017/00723/R*.

<https://www.regeringen.se/498ae3/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bbo4coc909a/varmlandsmetanol-ab.pdf>

Bilaga 1

Intervjuguide enskilda och mindre företag

Bakgrund om stationen

- Vilka drivmedel erbjuder ni?
- Säljer ni över eller under 1500 kubikmeter bränsle per år?
- Erbjuder ni annat än drivmedel?

	Ja/nej
Dagligvaror?	
Ombud för Post-nord?	
Ombud för Apotek?	
Ombud för systembolaget?	
Ombud för annan paketleverantör?	
ATG?	
Svenska spel?	
Kaffe/fikahörna?	

- Får ni något stöd för att driva drivmedelsstationen?
- Har ni märkt uppgång i bensinförsäljning?
- Har ni framtidsprognoser på försäljningen av bensin och diesel? Hur ser dessa ut?

Reduktionsplikten

- Vet ni vad lagen om reduktionsplikt är?
 - Hur ser ni på reduktionsplikten?
- Upplever ni att ni fått tillräckligt med information om reduktionsplikten?
- Hur kommer ni att hantera reduktionsplikten?
 - Finns det några problem för er med införandet av reduktionsplikt?

- Hur ser ni på de investeringar som krävs för att cisternerna ska klara E10 år 2020?
 - Vem äger cisternerna?
- Är er drivmedelsstation i farozonen för nedläggning?
 - Skulle er station påverkas av reduktionsplikten?

Fossilfrihet/era behov

- Hur ser ni på att Sveriges fordonsflotta ska vara fossiloberoende 2030 och helt fossilfri 2050?
- Hur tror ni att ni bäst bidrar till att Sverige ska bli fossilfritt?
- Vad behövs för att ni ska erbjuda fossilfria drivmedel i större utsträckning?
- Om det fanns ett stöd för mindre drivmedelsstationer på landsbygden att ställa om till fossilfrihet, hade det underlättat för er? Bortsett från låginblandning och lagkrav som pumplagen och reduktionsplikten (ej stödberättigade pga lagkrav).
 - Hur skulle ett sådant stöd kunna se ut tycker ni?
 - Vad är det ni har behov av? Ekonomiskt stöd, kompetens, någon som kan utföra arbetet etc.

Bilaga 2

Intervjuguide för kedjor och större bolag Reduktionsplikten

- Vet ni vad lagen om reduktionsplikt är?
 - Hur ser ni på reduktionsplikten?
- Upplever ni att ni fått tillräckligt med information om reduktionsplikten?
- Hur kommer ni att hantera reduktionsplikten?
 - Finns det några problem för er med införandet av reduktionsplikt?
- Hur ser ni på de investeringar som krävs för att cisternerna ska klara E10 år 2020?
 - Vem äger cisternerna?
- Har ni några drivmedelsstationer som ni vet kan ligga i farozonen för nedläggning?
 - Skulle dessa stationer påverkas av reduktionsplikten?

Fossilfrihet/era behov

- Hur ser ni på att Sveriges fordonsflotta ska vara fossiloberoende 2030 och helt fossilfri 2050?
- Hur tror ni att ni bäst bidrar till att Sverige ska bli fossilfritt?
- Vad behövs för att ni ska erbjuda fossilfria drivmedel i större utsträckning?
- Om det fanns ett stöd för mindre drivmedelsstationer på landsbygden att ställa om till fossilfrihet, hade det underlättat för er? Bortsett från låginblandning och lagkrav som pumplagen och reduktionsplikten (ej stödberättigade pga lagkrav).
 - Hur skulle ett sådant stöd kunna se ut tycker ni?
 - Vad är det ni har behov av? Ekonomiskt stöd, kompetens, någon som kan utföra arbetet etc.

Allmänna frågor

- Har ni märkt uppgång i bensinförsäljning?
- Har ni framtidsprognoser på försäljningen av bensin och diesel? Hur ser dessa ut?
- Får ni i dagsläget stöd för att driva drivmedelsstationer i Östergötland?