



Handläggare: Göran Westberg  
Avdelningen för Strategisk Trafikplanering  
Tel: 508 273 61  
goran.westberg@gfk.stockholm.se

2004-04-15

Dnr 04-007-855

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

## **Förnyelsebara fordonsbränslen, delbetänkande SOU 2004:4, yttrande över**

### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

1. Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att som svar på delbetänkandet till kommunstyrelsen översända och återropa detta tjänsteutlåtande

Olle Zetterberg

Monica Hildingson

### **SAMMANFATTNING**

Som följd av EU-direktiv har regeringen tillsatt en utredning om ökad användning av förnybara fordonsbränslen. I utredningsdirektiven anges att med förtur utreda frågan om skyldighet för bensinstationer att tillhandahålla minst ett förnybart fordonsbränsle 2005 jämte nationellt mål för 2005 för andelen förnybara bränslen. I delbetänkandet föreslås att en särskild lag stiftas om skyldighet för bensinstationsinnehavare att tillhandahålla minst ett förnybart fordonsbränsle. Lagen föreslås gälla från 2005 -07-01.

Kontoret konstaterar att transportsektorns drivmedelfrågor har kommit allt mer i fokus för att minska utsläppen av koldioxid. Det är därför viktigt att utveckla nya drivmedel och tekniker för transportsektorn. I likhet med utredningen finner kontoret att lagförslaget har en del brister och oklarheter. Det är därför lämpligt att anstå med förslag om åtgärder tills utredningen fullföljt sitt uppdrag och inte i förtid stifta en lag om skyldighet att tillhandahålla minst ett förnybart fordonsbränsle. I sammanhanget får utredas hur övriga medlemsstater avser att göra för att uppfylla EU-

direktivet. Sverige måste få samma villkor som övriga medlemsländer för att inte tappa i konkurrenskraft särskilt som Sverige har långa transportavstånd inom landet och långt till marknaderna på kontinenten. De långsiktiga målen måste också vägas in på ett tydligare sätt i det nationella målet för 2005. Vid introduktion av ny teknik i större skala krävs uppföljning med såväl fysisk- som infrastrukturplanering. I delbetänkandet saknas bl.a analyser om säkerhetsaspekterna för förnybara fordonsbränslen. I tätortsområden råder generellt brist på mark för infrastrukturanläggningar som hamnar och depåanläggningar för bränslen. Även dessa frågor måste belysas på ett bra sätt i det fortsatta arbetet.

### **UTLÅTANDE**

Miljödepartementet har till bl.a. Stockholms stad översänt delbetänkandet SOU 2004:4 om förnybara fordonsbränslen för yttrande senast 26 maj 2004. Inom staden har betänkandet remitterats till stadsledningskontoret, näringslivsnämnden, gatu- och fastighetsnämnden och miljönämnden för yttrande senast 29 april 2004. Gatu- och fastighetsnämnden har fått förlängd remisstid till 4 maj 2004.

### **Bakgrund**

EU har antagit ett direktiv 2003 om främjande av användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel för fordon. I direktivet anges att andelen biodrivmedel, beräknat på energiinnehåll, skall vara minst 2 % senast 31 december 2005 och 5,75 % 31 december 2010. Mot denna bakgrund har regeringen tillsatt en utredare som skall föreslå nationella mål och strategier för en fortsatt introduktion av förnybara fordonsbränslen. Förnybara drivmedel definieras i delbetänkandet som ”drivmedel där energitillförseln kommer från solen med en omsättningstid på upp till några hundratal år. Solceller, vindkraft och biomassa kan alla ge förnybara drivmedel”.

Enligt regeringens kommittédirektiv skall utredaren vid utformandet av mål och strategi ha såväl långsiktiga som kortsiktiga perspektiv: 5, 10 och 25 år. I uppdraget ingår att med förtur utreda frågan om skyldighet för bensinstationer att tillhandahålla minst ett förnybart fordonsbränsle 2005 jämte nationellt mål för 2005 för andelen förnybara bränslen. Utredningsuppdraget skall slutredovisas till regeringen senast den 31 december 2004.

### **Delbetänkandet**

I föreliggande delbetänkande redovisas främst de frågor som enligt kommittédirektiven skall utredas med förtur.

Beträffande frågan om skyldighet för bensinstationer att tillhandahålla minst ett förnybart fordonsbränsle 2005 lägger utredningen fram ett förslag till lag om skyldighet för bensinstationer att tillhandahålla detta.

I lagförslaget, som föreslås träda i kraft 1 juli 2005, anges att bensinstationsinnehavare skall i mer betydande omfattning tillhandahålla minst ett förnybart fordonsbränsle. Skyldigheten gäller inte bensinstationer som säljer mindre än 1.000 kubikmeter per år och där finns även övergångsbestämmelser för befintliga bensinstationer. Förslaget innebär att av landet ca 4.000 bensinstationer kommer 2.400 att beröras av lagförslaget. Med beaktande av föreslagna övergångsregler ges befintliga bensinstationer

tid till 2008 med genomförandet av lagförslaget. Dispens från denna skyldighet ges av naturvårdsverket.

Till 2005 finner utredningen att möjligheten till ökning av den inhemska produktionen av förnybara fordonsbränslen är begränsad och hänför sig i huvudsak till tre alternativ nämligen biogas, biodiesel och etanol. Kortsiktigt måste en stor del av de volymer som behövs av förnybara fordonsbränslen importeras. Det nationella målet om 2 % minskning bedöms dock kunna nås med beaktande nuvarande utveckling av dispenser för punktskatt på förnybara fordonsbränslen. Ambitionsnivån för det nationella målet bör därför kunna höjas till 3 % minskning utan att särskilda insatser görs.

Delbetänkandets sammanfattning bifogas som bilaga 1.

### **Kontorets synpunkter**

Klimatfrågorna och energianvändningen har uppmärksammats alltmer i miljösammanhang. En minskning av trafiksektorns utsläpp av koldioxid och dess generering skadliga ämnen har därvid stor betydelse för en förbättring av miljön. Genom förbättrad avgasrening blir utsläppen av avgaser mindre medan koldioxidtillskottet till vår luft inte avtar. Det är därför viktigt att utveckla nya drivmedel och tekniker för transportsektorn. Ett led i detta arbete utgör möjligheterna till ökad användning av förnybara fordonsbränslen.

Kontoret delar utredningens bedömning att lagförslaget har en del brister och nackdelar såsom att uppbyggnad av ett stort distributionssystem görs utan att det finns tillgång till bränsle eller fordon som kan använda detta. Kostnadskonsekvenserna som följd av lagförslaget har, som påpekats i utredningen, inte givits tid att klarläggas på ett tydligt sätt. Eftersom kostnaderna för att uppfylla skyldigheten väger tungt kommer, som anförs i utredningen, en etanolbaserad teknik att gälla för flertalet bensinstationer. En sådan lösning kommer att styra utvecklingen för förnybara bränslen för lång tid vilket minskar möjligheterna för utveckling av andra alternativ. Kontoret anser att transportsektorns drivmedelsfrågor är viktiga och utredningsuppdraget bör därför fullföljas fullt ut innan förslag om lämpliga åtgärder läggs fast i lagstiftning.

I betänkandet berörs frågan om hur andra stater inom EU agerar för att uppfylla direktivet ytterst sporadiskt. Innan beslut fattas om lämpliga åtgärder för att få ökad användning av förnybara fordonsbränslen bör det klargöras i vilken utsträckning lagstiftning kommer att tillgripas inom EU-kollektivet för att uppfylla EU-direktivets mål. Konkurrenssituationen för Sverige visavi övriga medlemsländer kräver att Sverige får kostnadseffektiva lösningar på drivmedelsområdet mot bakgrund av våra långa transportavstånd inom landet och ut till de stora marknaderna på kontinenten.

I regeringens direktiv till utredningen framförs inga anvisningar om att studera eller lägga fram incitament eller förslag på forskningsfrågor, som bör studeras för att få önskad utveckling till stånd. Frågeställningarna har därför inte tagits upp i delbetänkandet. Mot bakgrund av utredningskraven

# S

på medellånga och långsiktiga strategiperspektiv, 10 och 25 år, finns anledning att väga ihop föreliggande förslag för 2005 med de längre perspektiven på ett tydligt sätt i slutbetänkandet.

I delbetänkandet har möjligheterna att utöka andelen förnybara fordonsbränslen i hög grad inriktats på användningen av skilda bränsleformer medan andra aspekter för bränsleförsörjningen kommer i skymundan. Kontoret vill peka på att ny teknik även måste följas upp med fysisk planering och infrastrukturutbyggnad. Tillkommande verksamheter på bensinstationer och i distributionssystem kräver en helhetssyn med beaktande av säkerhet och estetiska hänsyn. Säkerhetsaspekterna vid distribution av etanol är i stort jämställda med bensin medan gasformiga bränslen kräver ökad säkerhet. Några överväganden i detta hänseende finns inte i betänkandet men måste inarbetas i det fortsatta arbetet.

Tillgång på mark och lämpliga vägar för distribution av nya bränslen är begränsad i tätbebyggda områden. Kontoret vill i sammanhanget erinra om de lokaliseringsproblem för hamn- och depåanläggningar gällande bensin och diesel som finns i och kring storstadsområdena. Även om etanol, i det korta perspektivet, blir det huvudsakliga tillkommande bränsleformen tillsammans med bensin kan det inte uteslutas att behov kommer att uppstå av nya bränsletankar och pumpanläggningar. De fysiska frågorna måste också beaktas i det fortsatta utredningsarbetet.

SLUT