

# Pumplagen

Uppföljning av lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel



# Pumplagen – Uppföljning av lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel

## Inledning

Riksdagen beslutade i december 2005 att anta regeringens förslag till en ny lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, den s.k. pumplagen. Lagen innebär att de största bensinstationerna sedan den 1 april 2006 är skyldiga att tillhandahålla förnybara drivmedel som t.ex. etanol eller biogas. Syftet med beslutet var att minska koldioxidutsläppen genom att förbättra tillgången på förnybara drivmedel, främst mot bakgrund av att tillgängligheten har bedömts som ett av de största hindren mot en ökad användning av förnybara drivmedel. Skyldigheten att tillhandahålla förnybara drivmedel genomförs i flera steg där alla säljställen i Sverige med försäljningsvolymen över 1 000 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle fr.o.m. den 1 mars 2009, genom en eller flera drivmedelpumpar eller på annat likvärdigt sätt, ska tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel.

Som en del i trafikutskottets arbete med uppföljning och utvärdering av fattade riksdagsbeslut samt att fördjupa beredningsunderlaget i frågor som aktualiseras på utskottets område, beslutade utskottet den 3 juni 2008 att följa upp genomförande och konsekvenser av införandet av pumplagen. Arbetet med uppföljningen inleddes i februari 2009.

Inom utskottet har en särskild uppföljningsgrupp utsetts med en representant för varje riksdagsparti: Sten Bergheden (m), Anita Brodén (fp), Lars Gustafsson (kd), Per Lodenius (c), Pia Nilsson (s), Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp). Gruppens medverkan har bestått i att bevaka att uppföljningen har genomförts i enlighet med utskottets uppdrag och att lämna synpunkter på vilka områden som eventuellt kan behöva en fördjupad belysning. Uppdraget har utförts av utvärderings- och forskningsfunktionen vid riksdagens utredningstjänst i nära samarbete med utskottets kansli.

Uppföljningen har publicerats i serien Rapporter från riksdagen (Rapport 2009/10:RFR7). I denna broschyr ges en sammanfattning av uppföljningens iakttagelser och slutsatser.

### ***lakttagelser och slutsatser från uppföljningen i korthet***

Antalet tankställen i Sverige som varje år läggs ned har ökat sedan 2006. Det är inte möjligt att av denna uppföljning dra slutsatsen att det är pumplagen som är orsaken till denna utveckling. I enstaka fall kan lagen dock ha bidragit till nedläggningar. Det kan befaras att pumplagen kan komma att få viss betydelse för kommande nedläggningar av tankställen. Pumplagen har i vissa fall lett till en betydande ekonomisk påfrestning för ägare av tankställen då de enskilda ägarna har fått stå för investeringskostnaden i pump för förnybara drivmedel.

Möjligheten att tanka förnybara bränslen har ökat kraftigt sedan pumplagen infördes. Det finns dock stora geografiska skillnader i tillgänglighet till förnybara drivmedel, både mellan olika delar av landet och mellan stad och landsbygd.

Pumplagen avsågs att vara teknikneutral, dvs. att inte främja användningen av något specifikt förnybart drivmedel framför andra. I praktiken har det dock i hög grad blivit pumpar för E85 som installerats vid de tankställen som omfattas av lagen.

Det saknas offentliggjord statistik som i tillräcklig utsträckning belyser utvecklingen av antalet tankställen och tankställen som tillhandahåller förnybara drivmedel i olika delar av landet. Det är viktigt att tydliggöra vilken myndighet som ska ha ansvaret för att fortsättningsvis ta fram sådana uppgifter.

Utsläppen av koldioxid från transportsektorn är allvarliga och utgör ett betydligt större problem än vad pumplagen kan lösa. Lagen har dock, tillsammans med andra riktade insatser, medverkat till en ökad användning av förnybara drivmedel och antalet fordon som kan köras på dessa drivmedel.

Det finns betydande utrymme att öka den inhemska framställningen av biogas som kan användas som drivmedel. Biogas bör kunna få större betydelse som förnybart drivmedel jämfört med i dag.

I samband med riksdagens beslut om att införa pumplagen gjordes ett tillkännagivande till regeringen om krav på åtgärder med syftet att stimulera både tillgången till och efterfrågan på flera förnybara drivmedel. Någon återrapportering har inte gjorts till riksdagen med anledning av tillkännagivandet. Detta har minskat förutsättningarna för eventuella omprövningar i enlighet med intentionerna till det stegvisa genomförandet av lagstiftningen.

## **Inriktning och genomförande av trafikutskottets uppföljning**

Trafikutskottet har beslutat att följa upp genomförande och konsekvenser av införandet av lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel (pumplagen). Lagen har genomförts etappvis från och med april 2006. Inom utskottet har en särskild uppföljningsgrupp utsetts med en representant för varje riksdagsparti. Gruppens medverkan har bestått i att bevaka att uppföljningen har genomförts i enlighet med utskottets uppdrag och att lämna synpunkter på vilka områden som eventuellt kan behöva en fördjupad belysning. Uppdraget har utförts av utvärderings- och forskningsfunktionen vid riksdagens utredningstjänst i nära samarbete med utskottets kansli.

Rapporten är disponerad efter de frågor som utskottet velat ha besvarade.

## **Mål och användning av förnybara drivmedel i Sverige**

### ***Frågor som har behandlats i uppföljningen***

Enligt EU:s biodrivmedelsdirektiv ska medlemsstaterna sätta upp vägledande mål för användningen av biodrivmedel. Medlemsstaterna ska även göra årliga återrapporteringar till kommissionen om utvecklingen i förhållande till beslutade mål samt redovisa vilka åtgärder som vidtagits. Samtidigt som riksdagen i december 2005 fattade beslut om införandet av lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel (pumplagen) fattade riksdagen även beslut om ett vägledande mål för användningen av biodrivmedel och andra förnybara drivmedel. Enligt målet ska användningen av biodrivmedel och andra förnybara drivmedel i Sverige utgöra minst 5,75 % av den totala användningen av bensin och diesel för transportändamål beräknat på energiinnehåll fr.o.m. 2010. Därefter har EU enats om ett bindande mål för 2020 som innebär att 10 % av bränsleanvändningen för transportsektorn ska utgöras av förnybara drivmedel. I uppföljningen har följande frågor behandlats.

- Hur har försäljningen av förnybara drivmedel utvecklats i förhållande till riksdagens mål om att 5,75 % av samtliga drivmedel som säljs för transportändamål ska utgöras av förnybara drivmedel 2010?
- Vilken tillämpning har riktlinjerna som ges i biodrivmedelsdirektivet fått i Sverige och andra EU-länder?

### ***lakttagelser***

Sverige har hittills haft en positiv utveckling när det gäller målet för övergång till förnybara drivmedel. År 2008 uppgick andelen förnybara drivmedel till 4,9 %, vilket kan jämföras med 1,3 % 2003. Förutom att fler tankställen tillhandahåller förnybara drivmedel är en bidragande orsak till ökningen även att låginblandningen har ökat. Enligt de uppföljningar som kommissionen hittills har genomfört är Sverige näst efter Tyskland det land i Europa som har kommit längst i övergången till att använda förnybara drivmedel. En skillnad mellan Sverige och Tyskland är dock den svenska inriktningen på E85, medan Tyskland har en inriktning på biodiesel (FAME/RME).

Enligt kommissionens senaste uppföljningsrapport från 2009 har den breda utvecklingen av stödssystem på medlemsstatsnivå medverkat till den snabbare utvecklingen för övergång till förnybara drivmedel sedan 2005. Skattelättnader och biodrivmedelskrav har varit de hittills vanligaste verktyg som medlemsländerna använt för att stimulera övergången till förnybara drivmedel.

### ***Slutsatser***

Utvecklingen hittills i Sverige visar vikten av att sätta in breda insatser för att stimulera övergången till förnybara drivmedel. För att Sverige ska kunna fortsätta att vara ett föregångsland i övergången till förnybara drivmedel bör man erkänna vikten av uthållighet i de insatser som sätts in. En ökad låginblandning medverkar till att EU:s aviserade mål om 10 % förnybara drivmedel 2020 bör kunna uppfyllas i Sverige. Det finns samtidigt en risk att de mål som har beslutats kan komma att ut-

göra ”ett tak i stället för ett golv”. Det finns därför behov av ambitionshöjningar som kräver ytterligare insatser inom transportsektorn. Detta för att minska användningen av fossila drivmedel, men även förnybara drivmedel som inte uppfyller krav som kan ställas på långsiktig hållbarhet.

## **Återrapportering till riksdagen**

### ***Frågor som har behandlats i uppföljningen***

Vid införandet av pumplagen beslutade riksdagen, i enlighet med utskottets förslag, att även rikta ett tillkännagivande till regeringen om vad utskottet anför om åtgärder med syftet att stimulera både tillgången och efterfrågan på flera förnybara drivmedel. Trafikutskottet gjorde även i övrigt ställningstaganden avseende uppföljning och återrapportering till riksdagen. I uppföljningen har följande frågor behandlats.

- Vilken återrapportering har gjorts utifrån riksdagens tillkännagivande till regeringen om åtgärder med syftet att stimulera tillgången och efterfrågan på flera förnybara bränslen?
- Vilken återrapportering har gjorts till riksdagen mot bakgrund av vad trafikutskottet anförde om uppföljning och återrapportering?

### ***lakttagelser***

#### **Riksdagens tillkännagivande**

I regeringens skrivelse 2005/06:75, med redogörelse för behandlingen av riksdagens skrivelser till regeringen, anges under punkt nr 134 avseende trafikutskottets tillkännagivande om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel att skrivelsen är slutbehandlad. I motsvarande skrivelser för de tre nästkommande åren redovisar regeringen att skrivelsen inte är slutbehandlad.

---

1 Prop. 2005/06:16, bet. 2005/06:TU6.

## Uppföljning och åiterrapportering

De genomgångar som har gjorts av budgetpropositioner m.m. i samband med uppföljningen visar att någon åiterrapportering motsvarande den som efterfrågades i utskottsbetänkandet hittills inte har lämnats. I budgetpropositionerna har redovisats hur andelen förnybara drivmedel som används i Sverige utvecklas över tid tillsammans med motsvarande information som EU-medlemsstaterna har att årligen åiterrapportera till kommissionen enligt biodrivmedelsdirektivet. I övrigt har hittills inte någon ytterligare åiterrapportering getts, varken i enlighet med riksdagens tillkännagivande eller vad som utskottet i övrigt uttryckte om uppföljning och åiterrapportering i sitt betänkande.

## Begränsad tillgång till statistik och andra underlag som har anknytning till pumplagen

Uppföljningen visar även att det är svårt att få tillgång till uppgifter som utöver aggregerad statistik på nationell nivå belyser utvecklingen av antalet tankställen och tankställen som tillhandahåller etanol i olika delar av landet. Det gäller både aktuella uppgifter och uppgifter avseende situationen några år tillbaka. När det gäller uppgifter om tankställen som tillhandahåller fordonsgas finns detta att tillgå genom att Gasföreningen samlar in och redovisar sådan statistik.

Frågan om drivmedelsförsörjning har uppmärksammats i samband med att länsstyrelserna i Dalarna och Värmland på uppdrag av regeringen under 2008 och 2009 har undersökt utvecklingen av regional service i olika delar av landet. Uppdraget från regeringen har dock inte varit inriktat på förnybara drivmedel. Uppföljningen visar att det fortfarande saknas en återkommande och systematisk uppföljning av utvecklingen av antalet tankställen och tankställen som tillhandahåller förnybara drivmedel i olika delar av landet. Det finns i dag inte heller något samlat ansvar hos någon myndighet för att följa upp detta.

## **Slutsatser**

Riksdagens tillkännagivande till regeringen från 2005/06 om vad utskottet anfört om åtgärder med syftet att stimulera både tillgången och

efterfrågan på flera förnybara drivmedel har ännu inte slutbehandlats, och det saknas även uppgift om beräknad sluttidpunkt för rapportering. Det har inte heller i övrigt gjorts någon återrapporering i enlighet med den som efterfrågas i trafikutskottets betänkande inför att pumplagen infördes. Det kan här förutsättas att regeringen skyndsamt återkommer till riksdagen i dessa frågor.

Avsaknaden av efterfrågad återrapporering till riksdagen under föregående och innevarande mandatperiod har minskat förutsättningarna för eventuella omprövningar i enlighet med intentionerna till det stegvisa genomförandet av lagstiftningen.

När det gäller utvecklingen av tillgänglighet till och tillgången på förnybara drivmedel kan det konstateras att det inte finns tillräckligt underlag för politiskt beslutsfattande kring den fortsatta inriktningen i dessa frågor. Det är därför viktigt att ta fram underlag över utvecklingen av antalet tankställen och tankställen som tillhandahåller olika typer av förnybara drivmedel över tid, både på lokal och regional nivå. Det är också viktigt att det tydliggörs vilken myndighet som ska ha ansvaret för detta. Ett sådant tydligt ansvar saknas i dag.

## **Pumplagen är ett av flera styrmedel för att öka användningen av förnybara drivmedel**

### ***Frågor som har behandlats i uppföljningen***

I den proposition som föregick riksdagens beslut om att införa pumplagen lades stor vikt vid att de totala utsläppen av koldioxid på sikt måste minska betydligt. Utifrån att utsläppen från transportsektorn har ökat kontinuerligt betonades vikten av att med kraftfulla styrmedel främja en långsiktigt hållbar utveckling och att förnybara drivmedel bör finnas tillgängliga där konventionella drivmedel säljs. Pumplagen har genomförts stegvis och innebär att alla tankställen med årliga försäljningsvolymmer som överstiger 1 000 kubikmeter fr.o.m. mars 2009 ska tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel. I uppföljningen har följande frågor behandlats.

- Vilka åtgärder har vidtagits för att öka utbudet och efterfrågan på förnybara drivmedel?
- Vilka övriga åtgärder har statmakterna vidtagit för att stimulera övergången från fossila till förnybara drivmedel?

### ***lakttagelser***

Av de genomgångar som har gjorts av EU-dokument samt de frågor som har ställts till andra parlaments utredningstjänster framgår att det inte har införts någon motsvarighet till den svenska pumplagen i andra länder i Europa.

Inom energi- och miljöpolitiken förekommer en rad olika styrmedel som syftar till att påverka utvecklingen och minska påfrestningarna på klimat och miljö. Bland de ekonomiska styrmedlen återfinns bl.a. skatter och avgifter. Andra typer av ekonomiska styrmedel är subventioner i form av bl.a. bidrag, andra former av direkta stöd och skattenedsättning. Pumplagen tillhör de administrativa styrmedlen dit bl.a. lagar, förordningar, föreskrifter och allmänna råd hör. Därutöver finns även statliga insatser som bl.a. uppföljning, information, utbildning samt forskning, utveckling och demonstration. En viktig insats som påverkar användningen av förnybara drivmedel sker också genom låginblandning av förnybara drivmedel i bensin och diesel.

I Sverige har olika åtgärder vidtagits för att öka utbudet av förnybara drivmedel. En viktig del av insatserna utgörs av statliga medel för forskning som är inriktad på att utveckla förnybara drivmedel, bidrag till investeringar i produktionsanläggningar för förnybara drivmedel samt bidrag till fordonsgas eller biogastankställen. Pumplagen är därmed ett av flera styrmedel som statsmakterna valt för att främja övergången till förnybara drivmedel. Utformningen av lagstiftningen innebär att det är återförsäljarna av drivmedel, dvs. tankställena, som har blivit ålagda en skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel och att det då även är tankställena och drivmedelsbranschen som får stå för de investeringskostnader som lagen medför. I uppföljningen har framkommit att det hittills är bensinbolagen som i huvuddelen av fallen har stått för investeringskostnaderna i pumpar för förnybara drivmedel.

Till de statliga styrmedel som har satts in för att stimulera konsumenterna att byta till fordon som drivs med förnybara drivmedel och därmed även övergå till att använda förnybara drivmedel hör bl.a. den tidigare miljöbilspremierna och befrielse från trängselskatt i Stockholm. Dessa insatser har i kombination med andra åtgärder medverkat till en väsentlig ökning av antalet fordon som drivs med förnybara drivmedel. I Sverige ökade det totala antalet personbilar i trafik något under 2006–2008. Det kan samtidigt noteras att antalet personbilar i trafik som drivs med bensen eller diesel minskade under samma period samtidigt som antalet personbilar som drivs med förnybara drivmedel ökade som helhet. Den kraftigaste ökningen har gällt etanolhybridbilar (s.k. flexifuelbilar). Under 2009 har en stor ökning även kunnat ses i antalet nyregistrerade gasbilar.

Priset är en viktig faktor som påverkar konsumenternas användning och val av drivmedel. Energi- och koldioxidskatt på bensen och diesel och koldioxidskatt på naturgas i kombination med energiskattebefrielse för koldioxidneutrala drivmedel som bl.a. biogas och etanol innebär att det blir det dyrare för konsumenterna att använda fossila drivmedel. Uppföljningen visar att även om allt fler tankställen i och med pumplagens införande tillhandahåller förnybara drivmedel och att det genom olika typer av ekonomiska stimulanser m.m. blir allt fler personbilar i trafik som drivs med förnybara drivmedel i sig inte garanterar att konsumenterna väljer att tanka förnybara drivmedel. Priset på olika drivmedel har stor betydelse för vad konsumenterna väljer att tanka. Detta framgår tydligt av de förändringar i konsumtionsmönster som uppstod under hösten 2008. Fram till hösten 2008 var det ekonomiskt fördelaktigt att välja att tanka E85 i de flexifuelbilar som kan drivas med E85 eller bensen. Då priset på bensen sjönk under senare delen av hösten 2008, samtidigt som priset på E85 höjdes, blev det dock tydligt att många av de bilister som har möjlighet att välja mellan att tanka ett förnybart drivmedel (E85) eller bensen valde att tanka bensen. Under sommaren 2009 då bensenpriserna åter steg, samtidigt som priset på E85 låg kvar på samma nivå som tidigare, ökade leveransvolymerna av E85.

### **Slutsatser**

Utsläppen av koldioxid från transportsektorn är allvarliga och utgör ett betydligt större problem än vad pumplagen kan lösa. Det behövs även fortsättningsvis insatser för att på olika sätt stimulera övergången till förnybara drivmedel inom transportsektorn. Valet av insatser behöver bygga på långsiktighet och förutsebarhet och vara inriktade på att få konsumenterna att välja att använda förnybara drivmedel. Det är samtidigt viktigt att vidta åtgärder som är inriktade på produktion och distribution så att långsiktigt hållbara förnybara drivmedel kan tillhandahållas i ökad utsträckning. Långsiktigt utgör detta förutsättningar för att minska koldioxidutsläppen och få till stånd en hållbar utveckling av transportsektorn.

## **Produktion, import och distribution av förnybara drivmedel**

### **Frågor som har behandlats i uppföljningen**

För att minska användningen av bensin och diesel inom transportsektorn behöver det finnas förnybara drivmedel att tillgå som ersätter de fossila drivmedlen. I uppföljningen har följande frågor behandlats.

- Hur ser tillgången till förnybara drivmedel ut och vilken kapacitet finns i den inhemska produktionen av förnybara drivmedel?
- Hur ser distributionen av förnybara drivmedel ut i Sverige?

### **lakttagelser**

#### **Produktion och import av förnybara drivmedel**

I uppföljningen har framkommit att ungefär 90 % av den etanol som används som drivmedel i personbilar, antingen som E85 eller för låginblandning i bensin, importeras. Det mesta av den importerade etanolen kommer från Brasilien. Etanol från jordbruksvaror regleras inom EU:s gemensamma jordbrukspolitik. Sverige har dock fått tillstånd från EU att importera etanol för E85 som kemisk produkt, vilket ger en tull-

sats på endast 6,5 %. Om Sverige inte beviljades tillstånd att importera etanol för E85 som kemisk produkt, skulle priset på E85 troligen vara ca 1 kr högre.

Två företag producerar etanol i större skala i Sverige, Lantmännen Agro-etanol AB och Sekab. Den svenska produktionen av etanol baseras i huvudsak på spannmål. Lönsamheten vid produktionen av etanol från spannmål är känslig för höjningar av spannmålspriset. På senare tid har finanskrisen och de höga spannmålspriserna gjort att flera planerade etanolanläggningar i Sverige antingen har skjutits på framtiden eller inte blir av alls. En relativt småskalig försöksverksamhet pågår sedan 2004 i Örnköldsvik med att i stället framställa etanol ur cellulösaråvaror. Planerna på att bygga ut försöksverksamheten har ännu inte genomförts, beroende på bl.a. problem med att finansiera en utbyggnad.

I Sverige fanns 2008 drygt 220 anläggningar som producerade biogas och 39 uppgraderingsanläggningar som uppgraderar biogas till fordonsgas. Ägare av biogasanläggningar är oftast kommuner och kommunala bolag. Sverige framhålls av EU-kommissionen som ett medlemsland som satsat på uppgradering av biogas för användning som drivmedel i fordon. I de flesta andra medlemsländer används biogasen främst för uppvärmning och elproduktion. Ungefär 20 % av biogasen i Sverige uppgraderas och används som fordonsgas. Tillgången till biogas och fordonsgas motsvarar inte alltid efterfrågan och på flera orter, som t.ex. i Stockholm, råder ofta brist på fordonsgas.

Betydande statliga medel har sedan 1990-talet avsatts för att stödja utvecklingen av biogasproduktion. Under perioden 1998–2008 beviljade Naturvårdsverket sammanlagt ca 800 miljoner kronor av medlen för lokala investeringsprogram och klimatinvesteringsprogram till biogasrelaterade projekt, främst investeringar i biogas- och uppgraderingsanläggningar. Uppföljningen visar att det är svårt att bedöma i vilken mån dessa medel har påskyndat utvecklingen av biogasproduktion och uppgraderingsanläggningar då det hittills inte har genomförts några uppföljningar av detta. Det har även tillförts ytterligare medel för utvecklingen av biogasproduktion och då främst när det gäller forskning och kommersialisering av försöksverksamhet. Ännu finns inte några resultat redovisade för dessa satsningar.

I uppföljningen har framkommit att det finns potential att betydligt öka produktionen av biogas i Sverige. En ökad biogasproduktion förutsätter dock en kraftigt utökad insamling av matavfall och rötning av restprodukter från lantbruket m.m. En mer säker avsättning för biogas och fordonsgas genom utbyggnad av tankställen är en förutsättning för att biogasproducenterna ska vara villiga att investera i nya produktionsanläggningar. Det kan dock noteras att efterfrågan på fordonsgas har ökat betydligt under det senaste året.

Ungefär 80 % av den biodiesel (RME) som används i Sverige är inhemskt producerad. Anläggningar för framställning av RME finns på ett tiotal orter i Sverige. Två av dessa anläggningar tillverkar RME i större skala. Övriga anläggningar är betydligt mindre, och det finns även anläggningar på gårdsnivå i lantbruket. Ökad efterfrågan på och begränsad tillgång till råvaran rapsolja har pressat upp världsmarknadspriserna, vilket påverkar hur mycket RME som produceras. En annan faktor som påverkar hur mycket RME som kan framställas av svensk råvara är möjlig växtodlingsareal.

### Distributionen av förnybart drivmedel till befintliga tankställen

E85 distribueras och tillhandahålls normalt vid de större tankställen som även tillhandahåller bensin och diesel. I september 2009 fanns 1 493 tankställen som tillhandahöll E85, vilket kan jämföras med 300 tankställen i december 2005 och 92 tankställen i december 2003. Hittills är det främst tankställen med koppling till de stora bensinbolagen som tillhandahåller E85.

Uppföljningen visar att distributionen av fordonsgas ut till privatbilister kan ske på flera olika sätt. Det finns anläggningar för biogasproduktion som svarar för hela kedjan: produktion, uppgradering till fordonsgas, distribution och försäljning vid ett publikt tankställe i anslutning till anläggningen. Det förekommer också att biogasanläggningar säljer biogasen eller fordonsgasen till energibolag eller andra företag. Dessa säljer sedan fordonsgasen antingen via ett eget publikt tankställe eller så sker försäljningen i samarbete med ett bensinbolag vid bensinbolagets tankställe. Ett fåtal tankställen för fordonsgas både ägs och drivs av

bensinbolagen. I september 2009 fanns det 103 publika tankställen för fordonsgas, vilket kan jämföras med 62 i december 2005 och 31 tankställen i december 2003. Uppföljningen visar att det i huvudsak är ett antal kommuner och en handfull gasaktörer som driver utbyggnaden av tankställen för fordonsgas i Sverige.

Det mesta av den RME som konsumeras säljs som låginblandning i vanlig diesel. Ren RME används nästan uteslutande av tunga fordon som lastbilar och bussar. I uppföljningen har framkommit att det är vanligt att större användare som bussbolag, åkerier och kommunala förvaltningar och bolag installerar egna tankställen avsedda enbart för de egna fordonen eller vänder sig till företag som installerat RME-pumpar där enbart transportföretag erbjuds tanka. I september 2009 fanns det dock även 14 publika tankställen för ren RME. Det innebär en minskning jämfört med 2005 då det fanns 23 tankställen för RME.

### **Slutsatser**

Biogas bör kunna få större betydelse som förnybart drivmedel jämfört med i dag. Det finns även ett betydande utrymme att öka den inhemska framställningen av biogas som kan användas som drivmedel. Den flaskhalsproblematik som återkommande har kunnat ses i bl.a. Stockholmsområdet när det gäller tillgången till fordonsgas visar att naturgasen under en övergångsperiod kommer att ha fortsatt stor betydelse som komplement till biogasen. Det är samtidigt viktigt att inför framtiden även uppmärksamma fortsatt utveckling av långsiktigt hållbara förnybara drivmedel och sådana som ännu inte har börjat kommersialiseras.

### **Lagens konsekvenser för drivmedelsleverantörer och näringsidkare**

Frågor som har behandlats i uppföljningen

Trafikutskottet pekade i sitt betänkande på vikten av att följa de ekonomiska konsekvenserna för enskilda näringsidkare som omfattas av lagen. I uppföljningen har följande fråga behandlats.

- Vilka ekonomiska konsekvenser har lagen haft för de drivmedelsförsäljare och drivmedelsleverantörer som omfattas av lagen?

### ***lakttagelser***

#### **Den svenska drivmedelsmarknaden**

Det finns i dag inte några mer exakta offentliggjorda uppgifter som visar hur stora marknadsandelar olika bensinbolag har i Sverige. Under det senaste året har kommissionen prövat ärenden ur konkurrenshänseende i samband med större uppköp inom drivmedelsmarknaden. Av ett kommissionsbeslut från oktober 2008 framgår att OKQ8 och Statoil vardera hade marknadsandelar om 20–30 % under 2007 samt att Shell, Preem och Jet Sweden hade marknadsandelar om 10–20 % vardera. Hydro och Tanka hade vardera 5–10 % medan andra aktörer hade 0–5 %. Ägarförhållandena på den svenska drivmedelsmarknaden har förändrats sedan 2007. Som framgår av de redovisade uppgifterna kan dessa endast användas för att ge en begränsad bild av hur den svenska drivmedelsmarknaden är uppdelad.

Förutom de större bolagen på den svenska drivmedelsmarknaden har det under de senaste årens strukturomvandlingar även uppstått olika typer av lokala initiativ där ägare av tankställen med hjälp av andra aktörer eller ägare av tankställen går samman för att kunna fortsätta att driva en verksamhet vidare.

#### **Ägande och drift av tankställen**

Ägandet och driften av tankställen kan se ut på olika sätt. För att åskådliggöra detta på ett enkelt sätt kan en indelning göras i fyra huvudkategorier. Den första huvudkategorin innebär att ett bensinbolag både äger och driver tankstället och den andra att ett bensinbolag äger och en handlare driver tankstället. Dessa båda kategorier av ägande och drift är de vanligast förekommande i Sverige. De två huvudkategorier som finns därutöver är den ovanliga konstellationen att en handlare äger och ett bensinbolag driver tankstället respektive det mer vanligt förekom-

mande att en handlare både äger och driver tankstället. Att en handlare både äger och driver tankstället förekommer oftast i glesbygd.

I uppföljningen har framkommit att det pågår en förskjutning när det gäller ägande och drift från verksamheter där ett bensinbolag äger och en handlare står för driften till verksamheter där bensinbolagen både äger och driver tankställena. Parallellt med detta sker det också en utveckling som innebär en kontinuerlig minskning av det totala antalet tankställena. De 4 089 tankställena som fanns i Sverige vid ingången av 2000 har minskat till 3 245 i januari 2009. Det motsvarar en minskning på drygt 20 %. Det är de bemannade tankställena som minskar i antal medan antalet automatstationer ökade fram t.o.m. 2007. För 2008 har dock även antalet automatstationer minskat i antal. Att antalet tankställena minskar är inte något unikt för Sverige. En liknande utveckling kan även ses i andra länder där försäljningsvolymerna av drivmedel ökar medan antalet tankställena minskar.

Resultaten av de fallstudier som har ingått i uppföljningen och som genomförts i Värmland, Kronoberg och Västerbotten visar att de största strukturrationaliseringarna har gjorts där försäljningsvolymerna är små. Det har även framkommit många exempel där det är oljebolagen som har valt att säga upp avtalen med tankställena som har små försäljningsvolym. Ett av de problem som flera intervjuade har lyft fram är att det i samband med pågående rationaliseringar förekommer att försäljare av drivmedel vill driva ett tankställe vidare även efter att det bensinbolag som levererar drivmedel uttalat att man vill att verksamheten upphör. Beroende på hur ägarförhållandena då ser ut kan situationer uppstå som innebär att ett bensinbolag inte vill stå för eventuella kostnader för marksanering om tankstället drivs vidare i annan regi. För de nedläggningshotade tankställena, och då särskilt de mindre som har små ekonomiska marginaler, kan detta ha avgörande betydelse för möjligheten till fortsatt drift.

**Ekonomiska konsekvenser för näringsidkare som omfattas av lagen**  
Kostnaden för att installera pumpar för förnybara drivmedel varierar. Att installera en pump för fordonsgas eller biogas kostar vanligtvis ca

4 miljoner kronor, varav 3,8 miljoner kronor beräknas som stödberättigade investeringskostnader. Naturvårdsverket kan bevilja bidrag om maximalt 30 % av de stödberättigade investeringskostnaderna.

Kostnaden för att investera i pumpar för E85 är lägre än för fordonsgas eller biogas och ligger uppskattningsvis på upp till 300 000–400 000 kr, men det finns stor kostnadsvariation beroende på bl.a. anläggningstyp.

Uppföljningen visar att bensinbolagen hittills har stått för huvuddelen av de investeringar som har gjorts i pumpar för att tillhandahålla E85. Det finns dock även tankställen där en egenföretagare själv har fått stå för investeringskostnaden, något som bl.a. Svensk Bensinhandel har pekat på blir kännbart då små marginaler i kombination med ett konjunkturläge där bankerna är mycket försiktiga med att bevilja lån gör det svårt att få finansiering till investeringen. Något statligt stöd till investeringar i pumpar för E85 finns inte på motsvarande sätt som för fordonsgas eller biogaspumpar.

### Dispenser från lagens skyldighet

Pumplagen har återkommande kritiserats i bl.a. medierna för att vara orsak till att många tankställen lagts ned (den s.k. mackdöden). En faktor som talar mot att pumplagen skulle vara huvudorsak till de nedläggningar som hittills skett är att samtliga som ansökte om dispens från skyldigheten att tillhandahålla förnybara drivmedel beviljats detta under genomförandet av de tre första stegen i pumplagen. Transportstyrelsen har fr.o.m. 2009 tagit över Vägverkets tidigare ansvar för den centrala tillsynen över efterlevnaden av lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel och därmed också dispensprövningar enligt lagens 3 §. I uppföljningen har framkommit att totalt 1 339 ansökningar om dispens från lagens skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel har inkommit sedan lagen infördes 2006. Drygt hälften av dispensansökningarna, 689 stycken, inkom under genomförandet av de tre första stegen av pumplagen, varav samtliga beviljades dispens. Efter att pumplagens fjärde steg har genomförts (fr.o.m. mars 2009) har ytterligare 650 dispensansökningar inkommit till Transportstyrelsen. Av

de ansökningar som hade behandlats per den 1 september 2009 hade 595 beviljats dispens medan 36 fått avslag. Av de dispensansökningar som avslagits har 24 överklagats till Länsrätten i Dalarnas län per den 1 september. Uppföljningen visar att Transportstyrelsen i dispensprövningen under 2009 har tillämpat de i lagen angivna volymgränserna för skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel. Som exempel kan nämnas att ett av de tankställen som ansökt om dispens och fått avslag redovisat en försäljningsvolym om 1 004 kubikmeter för 2007. Överklagandena till länsrätten i Dalarnas län hade ännu inte prövats vid utgången av december 2009.

### **Slutsatser**

Nuvarande statsstödsregler medger inte ett generellt ekonomiskt stöd som ger full kompensation till tankställen med försäljningsvolymmer över 1 000 kubikmeter per år. Dessa måste själva stå för de investeringskostnader som pumplagen medför. Uppföljningen visar att pumplagen kan ha lett till en betydande ekonomisk påfrestning i de fall som enskilda ägare av tankställen, och inte de större bensinbolagen, har fått stå för investeringskostnaden i pump för förnybara drivmedel.

I bl.a. medierna har det alltsedan pumplagens införande framförts uppfattningar om att det är lagen som varit orsak till nedläggningen av många tankställen. Även om antalet tankställen som varje år läggs ned har ökat sedan 2006, är det inte möjligt att dra slutsatsen att det är pumplagen som är orsak till hittillsvarande nedläggningar även om den i vissa fall kan ha bidragit. Sedan flera år genomför bensinbolagen strukturrationaliseringar som innebär att tankställen läggs ned eller övergår till att drivas som automatstationer. En liknande utveckling som i Sverige sker även i andra europeiska länder där det inte finns någon motsvarande reglering som pumplagen.

Beroende på utgången i de till domstol överklagade dispensärendena kan det befaras att pumplagen kommer att få betydelse för kommande nedläggningar av tankställen. Därutöver finns det risk för nedläggningar av tankställen med tidsbegränsade dispenser då dispens tiden löper ut.

## **Tillgängligheten till förnybara drivmedel för konsumenterna**

### ***Frågor som har behandlats i uppföljningen***

I den inledande paragrafen till pumplagen anges att lagen syftar till ökad tillgänglighet till förnybara drivmedel. I uppföljningen har följande frågor behandlats.

- I vilken utsträckning finns det tankställen som erbjuder förnybara drivmedel i olika delar av landet?
- Vilken påverkan har införandet av lagstiftningen haft på drivmedelsbranschens samlade utveckling i olika delar av landet?
- Hur fördelar sig utbyggnaden av infrastruktur för olika typer av förnybara drivmedel från 2006 och framåt?
- Vilka konsekvenser uppkommer för glesbefolkade delar av landet vad gäller närheten till service och ressträckor (inklusive miljöaspekten)?
- Vilka överväganden har Vägverket gjort när det gäller möjligheterna att genom utökad vägvisning öka tillgängligheten till förnybara drivmedel?
- Finns det ett samband mellan pumplagen och det minskade antalet tankställen i glesbygd?

### ***lakttagelser***

#### **Utvecklingen av antal tankställen**

Uppföljningen visar att antalet tankställen som tillhandahåller förnybara drivmedel har flerdubblats sedan 2005 samtidigt som det totala antalet tankställen minskar. Den kraftigaste ökningen avser tillhandahållande av E85 som ökat från ca 300 tankställen 2005 till 1 493 tankställen i september 2009. Antalet tankställen som tillhandahåller fordonsgas har under samma period ökat från 62 till 103 tankställen. Tillhandahåll-

lande av RME har dock minskat från totalt 23 tankställen 2005 till 14 i september 2009.

### Tillgängligheten i olika delar av landet

När det gäller tillgängligheten till E85 visar uppföljningen inte på några större länsvisa skillnader. Däremot kan det ses en skillnad mellan tätbefolkade och mer glest befolkade områden inom länen. E85 finns ofta i tätorter vid tankställen med relativt stor försäljningsvolym. I mer glesbefolkade områden är däremot tillgängligheten till E85 och andra förnybara drivmedel betydligt mer begränsad. Många av de tankställen som finns i gles- och landsbygd har små försäljningsvolym som understiger 1 000 kubikmeter per år, vilket innebär att de inte omfattas av pumplagen. Tillgängligheten till förnybara drivmedel blir därmed sämre jämfört med i tätorterna eller i tätortsnära landsbygd. Under uppföljningen har framkommit att många av tankställena i gles- och landsbygd känner av ett vikande kundunderlag och att de därmed även har svårt att få en lönsamhet som gör att verksamheten kan överleva. På många håll i gles- och landsbygd har frågan om förnybara drivmedel begränsad aktualitet. I stället är det fråga om att över huvud taget ha tillgång till drivmedel inom rimliga avstånd som har störst betydelse. I samband med uppföljningen har kunnat konstateras att det visat sig vara svårt att få fram uppgifter om både tankställen och tillhandahållande av förnybara drivmedel, exklusive fordonsgas eller biogas, när SPI och länsstyrelser tillfrågats om detta.

Även fordonsgas kan företrädesvis tankas i tätorterna. Dessutom finns stora geografiska skillnader i tillgängligheten till fordonsgas. I de södra delarna av Sverige (upp till Uppsala) finns i dag huvuddelen av alla tankställen för fordonsgas eller biogas. Flest publika tankställen för fordonsgas eller biogas finns i Göteborg, Stockholm, Linköping och Malmö. Norr om Uppsala finns i dag bara möjlighet att tanka fordonsgas eller biogas på publika tankställen i Sundsvall, Östersund, Skellefteå och Boden. Utbyggnaden av tankställen för fordonsgas eller biogas hör i Göteborg, Skåne och Halland samman med tillgången till naturgas och utbyggnaden av ledningssystem för detta. Naturgasen utgör en viktig

kompletterande resurs som också medverkat till att skapa ekonomiska förutsättningar för biogassatsningar. Enligt Gasföreningens uppgifter innehöll fordonsgasen i genomsnitt 58 % biogas under 2008. I Uppsala, Sundsvall, Östersund, Skellefteå och Boden är det ren biogas som tillhandahålls.

När det gäller tillgängligheten till förnybara drivmedel eller bristen på densamma visar uppföljningen att det många gånger hör samman med att det å ena sidan krävs bilar som drivs med förnybara drivmedel för att få tankställena att tillhandahålla detta och att det å andra sidan krävs tankställen som tillhandahåller förnybara drivmedel för att få konsumenterna att köpa bilar som drivs med detta. Detta är särskilt tydligt när det gäller fordonsgas eftersom det i stora delar av Sverige saknas tankställen för fordonsgas och att utbyggnadstakten är långsam. Det gör konsumenterna tveksamma till att köpa bilar som drivs med fordonsgas, vilket i sin tur bidrar till att det finns en tveksamhet bland företagen till att investera i fler tankställen för fordonsgas. Det finns också ett problem med begränsad produktion av biogas som kan säljas till allmänheten som fordonsgas. Under 2009 kan en tydlig ökning av antalet nyregistrerade gasbilar ses i Sverige jämfört med 2008.

I uppföljningen har framkommit exempel där kommuner redan före pumplagens införande valt att upphandla etanolhybridbilar, vilket fick till följd att det skapades en efterfrågan på E85 och att tankställen då valde att installera pumpar för detta drivmedel. Bland statliga initiativ som kan nämnas är den nya förordning som kommit 2009 och som föreskriver att statliga myndigheter vid inköp och leasing ska välja s.k. miljöbilar.

### Tillgängligheten till drivmedel är otillräcklig i vissa glesbygdsområden

Uppföljningen visar att den strukturuomvandling (rationalisering) som skett under 2000-talet har inneburit att det i glesbygden kan vara lång resväg för att över huvud taget kunna tanka drivmedel. Problemet har i viss mån uppmärksamrats av statsmakterna, och det har även avsatts medel som länsstyrelserna kan bevilja till bl.a. tankställen som ligger

långt ifrån andra tankställen. Under uppföljningen har det dock från både företrädare för länen, kommuner, tankställen och intresseorganisationer återkommande påpekats att man nu har kommit till en punkt där tillgängligheten till drivmedel är otillräcklig i delar av glesbygden. För att belysa detta kan bl.a. ett exempel från Värmland ges där kommunen själv kan komma att bli tvungen att ställa ut en cistern ovan jord (s.k. ovanjordning) för att kommunen ska kunna utföra de åtaganden man har för vård och omsorg i vissa delar av länet m.m.

När det gäller om det finns ett samband mellan pumplagen och utglesningen av tankställen i glesbygden visar de länsbesök som har genomförts i samband med uppföljningen att huvuddelen av tankställena i glesbygden har små försäljningsvolymerna och att de därmed inte omfattas av pumplagen. Orsakerna kan i stället hänföras till andra förändringar som framför allt har att göra med pågående strukturrationaliseringar inom drivmedelsbranschen. Dessa hör bl.a. samman med att befolkningsunderlaget minskar i vissa områden och inriktningen på ökade försäljningsvolymerna per tankställe.

### Utökad vägvisning

Trafikutskottet betonade i det betänkande som låg till grund för pumplagens införande att vägvisning är en viktig del i arbetet med att förbättra tillgängligheten till förnybara drivmedel, samtidigt som det av trafiksäkerhetsskäl finns anledning att begränsa antalet skyltar längs vägarna. I enlighet med den myndighetsorganisation som gällde vid pumplagens införande pekade utskottet på att det ankommer på Vägverket att överväga möjligheterna till en utökad vägvisning till tankställen som tillhandahåller förnybara drivmedel. I uppföljningen har framkommit att det inte finns någon nationell sammanställning av inkomna ansökningar och medgivanden för utökad vägvisning.

Uppföljningen visar att det hittills har gjorts mycket begränsade insatser för utökad vägvisning till tankställen som tillhandahåller förnybara drivmedel. Den utökade vägvisning som finns avser i huvudsak tankställen för fordonsgas eller biogas. Från Gasföreningen uppdateras kontinuerligt den sammanställning på nätet som anger var det går att

tanka fordonsgas. En kortare inventering genom stickprov som Transportstyrelsen gjort visar att utökad vägvisning sker individuellt med avseende på dels enskilda bolags eller tankställens ambitioner, dels på väghållningsmyndigheternas varierande intresse och snabbhet.

### **Slutsatser**

Pumplagen har haft en viktig del i att tillgängligheten till förnybara drivmedel, till största delen E85, har ökat sedan 2006. Samtidigt visar uppföljningen att det fortfarande finns stora geografiska skillnader i tillgänglighet. De som bor i glest befolkade områden har sålunda ofta inte förnybara drivmedel att tillgå inom rimliga avstånd. Vidare råder det stora geografiska skillnader när det gäller tillgänglighet till fordonsgas mellan norra och södra Sverige. Frågan om tillgänglighet till drivmedel och förnybara drivmedel i olika delar av landet bör därför uppmärksammas ytterligare. I detta sammanhang är det även viktigt att få prövat om andra typer av insatser kan behöva vidtas utöver pumplagen i syfte att utjämna nuvarande skillnader. Därutöver finns ett behov av att se över kostnader och ansvar för skyltar för utökad vägvisning till tankställena med förnybara drivmedel.

## **Pumplagen och teknikneutralitet**

### **Frågor som har behandlats i uppföljningen**

Inför pumplagens införande betonades vikten av en teknikneutral och kostnadseffektiv lagstiftning. Med teknikneutralitet avses att lagstiftningen inte ser till vald teknik för att uppnå avsedd nytta eller minimera skadeverkningarna av en verksamhet. Om lagstiftningen är generell kan man se till att målen för lagstiftningen uppnås även om tekniken ändras. I uppföljningen har följande fråga behandlats.

- Gynnas något förnybart drivmedel framför andra av statens åtgärder med anledning av riksdagens beslut om att införa pumplagen?

### **Lakttagelser**

När det gäller pumplagen är det svårt att se att någon del i lagen skulle vara utformad på så sätt att den gynnar eller missgynnar ett visst drivmedel i förhållande till ett annat. Däremot framgår det av de underlag som har tagits fram i uppföljningen att det redan när lagen infördes fanns betydande skillnader i investeringskostnaderna för att installera pumpar för olika drivmedel, något som inte heller har förändrats därefter. Kostnaderna för att installera gaspumpar överstiger flerfaldigt kostnaderna för att investera i pumpar för E85 eller ren biodiesel (RME). Det ekonomiska stöd som staten tillhandahåller till investeringar i gaspumpar har inte heller kunnat utjämna dessa skillnader. Gällande EU-regler om statsstöd begränsar också möjligheten till ett utökat statligt stöd till investeringar i gaspumpar. De lägre kostnaderna för att installera E85-pumpar och pumpar för ren RME gynnar dessa drivmedel. Samtidigt kan det konstateras att det fåtal pumpar som tillhandahöll ren RME vid pumplagens införande efter hand har minskat. Denna minskning hör dock samman med att det inte finns personbilar som är godkända för drift med ren RME i Sverige. Redan i delbetänkandet från utredningen om förnybara drivmedel framhölls att en ökad användning av förnybara drivmedel förutsätter tillgång till drivmedel som är prismässigt konkurrenskraftiga och fordon avsedda för drift med dessa. Den jämförelsevis blygsamma utvecklingen för fordonsgaspumpar respektive tillbakagången för RME-pumpar hör således samman med att dessa drivmedel hittills på olika sätt har haft sämre förutsättningar att kunna konkurrera med etanolvampor. Utvecklingen och kommersialiseringen av andra förnybara drivmedel har inte heller kommit tillräckligt långt för att marknaden ska välja att göra investeringar i andra typer av pumpinstallationer.

### **Slutsatser**

Även om intentionen med lagen inte var att främja användningen av något specifikt förnybart drivmedel framför andra, har det i praktiken blivit så. Tidpunkten för lagens införande i kombination med faktorer som skillnader i investeringskostnader för olika typer av pumpar och

utbudet av personbilar som drivs med olika drivmedel har medverkat till att det skett en kraftig utveckling av antalet tankställen som tillhandahåller etanol, medan t.ex. biogas haft en betydligt mer blygsam utveckling. Sammantaget innebär detta att lagens konsekvenser inte är teknikneutrala.

## **Framtiden och förnybara drivmedel under utveckling**

### ***Frågor som har behandlats i uppföljningen***

Användningen av stora mängder fossila drivmedel inom bl.a. transportsektorn har visat sig generera oönskade effekter på både miljö och klimat. Det finns därför ett stort intresse för forskning och utveckling kring förnybara drivmedel. I uppföljningen har följande frågor behandlats.

- Har pumplagen försvårat framväxten av förnybara drivmedel?
- Vilka tendenser kan ses när det gäller den fortsatta utvecklingen för förnybara drivmedel och vilken utveckling sker i Sverige och Norge när det gäller att förbättra förutsättningarna för att driva fordon med el när det gäller eldrivna fordon?

### ***lakttagelser***

#### **Förnybara drivmedel under utveckling**

Nya och mer energieffektiva tekniker är under utveckling. Genom t.ex. termisk förgasning kan drivmedel som metanol, dimetyleter (DME) och vätgas framställas. Biogas kan även framställas genom termisk förgasning av cellulosa. Utvecklingen sker inom många olika områden, och det är i dagsläget oklart vilka drivmedel som kommer att bli kommersiellt gångbara och inom vilken tidshorisont.

#### **Tillhandahållande av el som fordonsdrivmedel**

El framställd från förnybara energikällor ingår inte bland de förnybara drivmedel som omfattas av pumplagen. Samtidigt är el för elbilar och

laddhybrider ett av flera andra områden som successivt fått allt större uppmärksamhet som potentiellt utvecklingsområde i framtiden när det gäller övergången till förnybara drivmedel. I Sverige genomförs på olika håll pilotprojekt där bl.a. kommuner m.fl. agerar för att i den egna verksamheten använda eldrivna fordon respektive tillhandahålla möjlighet att ladda fordon med el.

### **Slutsatser**

Det finns indikationer på att införandet av pumplagen till viss del kan ha medverkat till att försvåra framväxten av vissa andra förnybara drivmedel. Det är därför angeläget att fortsätta följa den pågående utvecklingen och användningen av förnybara drivmedel inom transportsektorn. Det kan ske genom en kartläggning av utvecklingen av förnybara drivmedel och fordon som kan drivas med dessa. Det är i samband med detta även viktigt att få hälsoaspekter och klimatpåverkan belysta för att identifiera vilka förnybara drivmedel inom transportsektorn som är långsiktigt hållbara. Således bör ett fortsatt fokus ske på utvecklingen av långsiktigt hållbara förnybara drivmedel inom transportsektorn.



## **Förteckning över tidigare utgivna uppföljningar och utvärderingar från trafikutskottet**

2003/04:URD Planering av vägar och järnvägar – en uppföljnings- och utvärderingsstudie

2004/05:RFR1 Rapport om transportforskning

2005/06:RFR7 Sjöfartsskydd

2006/07:RFR3 Trafikutskottets uppföljning av flyttning av fordon

2007/08:RFR5 Uppföljning av hur stormen Gudrun hanterats inom transport- och kommunikationsområdet

