



Infrastrukturdepartementet
103 33 STOCKHOLM

REMISSVAR

2021-02-16

Reduktionsplikt för bensin - diesel

Promemorian Reduktionsplikt för bensin och diesel - kontrollstation
Diarienummer I2020/03425

Hela Sverige ska leva vill härmed lämna följande synpunkter på promemorians innehåll och förslag.

Vi är en riksorganisation vars syfte är att ge allmännytta genom att verka för goda villkor i hela landet, en god landsbygdsutveckling och en god balans mellan stad och land. Vi företräder byarörelsen och stöttas av medlemsorganisationer som vill att Hela Sverige ska leva.

Vi anser i grunden att precis som hela samhället på olika sätt måste ställa om till ett hållbart samhälle, måste transportsektorn reducera sin miljöpåverkan kraftigt och snabbt för att vi ska kunna uppnå både miljö- och klimatmål. Vi vill därför i princip stödja promemorians förslag.

Promemorian anger att förslaget i första hand berör företag som producerar, säljer eller använder flytande drivmedel, men att drivmedelskonsumenter, såväl privatbilister som företag, påverkas genom att förslaget bedöms ha inverkan på slutkonsumentens drivmedelskostnader. Vilket sannolikt är oundvikligt vid en omställning.

Samtidigt anger promemorian i avsnitt 12:6 en konsekvensanalys för hushåll. Flera faktorer påverkar detta, inte minst hur drivmedelspriset påverkas av världsmarknaden. Även om, som analysen skriver, att kostnadsökningen per mil blir lägre för hushåll då reduktionsnivåerna är betydligt lägre för bensin än för diesel, anger den att osäkerheten är stor hur kostnadsutvecklingen blir.

Vi anser att analysen av hushållens påverkan borde ha ett bredare perspektiv än att bara ha ett generellt och en genomsnittsanvändning för bilar. Promemorian anger:

"För att illustrera storleksordningen på prisseffekten för ett vanligt hushåll kan en genomsnittlig personbil som kör en genomsnittlig årlig körsträcka användas. Den genomsnittliga årliga körsträckan för en personbil i Sverige

uppgick 2019 enligt Trafikanalys till 1 171 mil och den genomsnittliga förbrukningen för en bensindriven personbil uppgick samma år enligt Naturvårdsverket till 0,58 liter/mil”

Vi hade velat se en mer differentierad bild som också hade analyserat konsekvenserna för hushåll i lands- och glesbygder. Vi hade velat se en konsekvensanalys i enlighet med vad den parlamentariska Landsbygdskommittén skrev i sitt slutbetänkande, SOU 2017:1.

Utan att förringa behovet av minskad miljöpåverkan från hela transportsektorn vill vi ändå citera det vi skrev i vårt remissvar från Landsbygdskommittén i förslaget om ett avståndsbaserat reseavdrag/restitution:

”När det gäller trafikering konstaterar Trafikanalys att biltrafiken i landsbygderna mer än fullt ut betalar för de externa effekter de orsakar i och med skatt på bränsle. Biltrafiken i städerna kostar däremot avsevärt mer än vad den betalar i skatter och avgifter. Städernas kostnader för trängsel, buller och olyckor ökar också mer och i högre takt än i landsbygderna; ett förhållande som bör beaktas i de samhällsekonomiska analyserna och vid framtida prissättning av trafiken. Samtidigt vill vi att utredningens förslag genomförs på ett rimligt sätt och inte förpassas till en avlägsen framtid.”

Samt:

”Vi har kunnat konstatera att biltrafiken i landsbygderna mer än väl betalar för de externa effekter, inklusive miljöpåverkan, som uppstår. I städerna däremot betalar biltrafiken inte för dessa effekter. Kan staten med hjälp av reseavdraget styra resandet i städerna till mer kollektivtrafik skulle bland annat koldioxidutsläppen kunna minska, även om landsbygdsbefolkningen åker mer bil för att kunna ta sig till sina jobb”

Vi hade därför velat se en bättre differentierad konsekvensanalys för hushållen som både beaktade möjligheterna för hushåll att minska användandet av egen bil i förhållande till tillgänglig kollektivtrafik samt att analysen som vi skrev ovan, också bättre belyste påverkan för hushåll i lands- och glesbygder.

Det är av största vikt att förslag som dessa inte påverkar landsbygderna extra negativt och bidrar till att försvåra möjligheterna att leva och vara verksam i hela landet. Om det skulle bli sådana konsekvenser bör åtgärder som kompenserar för detta övervägas.

Stockholm 2021-02-16

Staffan Nilsson
Ordförande

Terese Bengard
Verksamhetschef