



Stockholm den 15 februari 2017

Regeringskansliet

Via mail:

[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)

[n.remisser.hl@regeringskansliet.se](mailto:n.remisser.hl@regeringskansliet.se)

## Remissvar – den Parlamentariska landsbygdskommitténs slutbetänkande SOU 2017:1

Med anledning av rubricerad SOU avger härmed Svensk Bensinhandel följande remiss vad avser "Mer gemensamma tobaksregler". Svensk Bensinhandel bildades 1934, består av 1 100 medlemmar och organiserar de av landets bensinhandlare som är fria företagare. Våra medlemmar företräder vi i deras tre roller som arbetsgivare, som branschverksamma och som franchisetagare till oljebolagen.

Nedan används begreppet landsbygd, men avser att även omfatta glesbygd.

### Allmänt

Enligt Svensk Bensinhandels mening finns inte i kommitténs utredning en sammanhållen idé om hur landsbygden skall utvecklas och vidmakthållas. Förslagen separat som lyfts fram kan i enskilda frågor ge stöd men en trovärdig sammanhållen strategi saknas.

En grundläggande förutsättning, utifrån branschorganisationens perspektiv är att all verksamhet skall vara sund, och där företagande sker och utvecklas, görs på kommersiella grunder. Insatser som temporärt stimulerar företagande genom exempelvis bidrag anser Svensk Bensinhandel inte ger en varaktig och hållbar lösning.

För att både invånare och företagande väljer att stanna och flytta till landsbygden behövs både infrastruktur och service. En stor del av denna service utgörs av tillgång till



drivmedel, dagligvaror och tjänster. Det är därför förvånande att utredningen inte anser att näringslivsrepresentanter obligatoriskt skall ingå i landsbygdsdelegationerna.

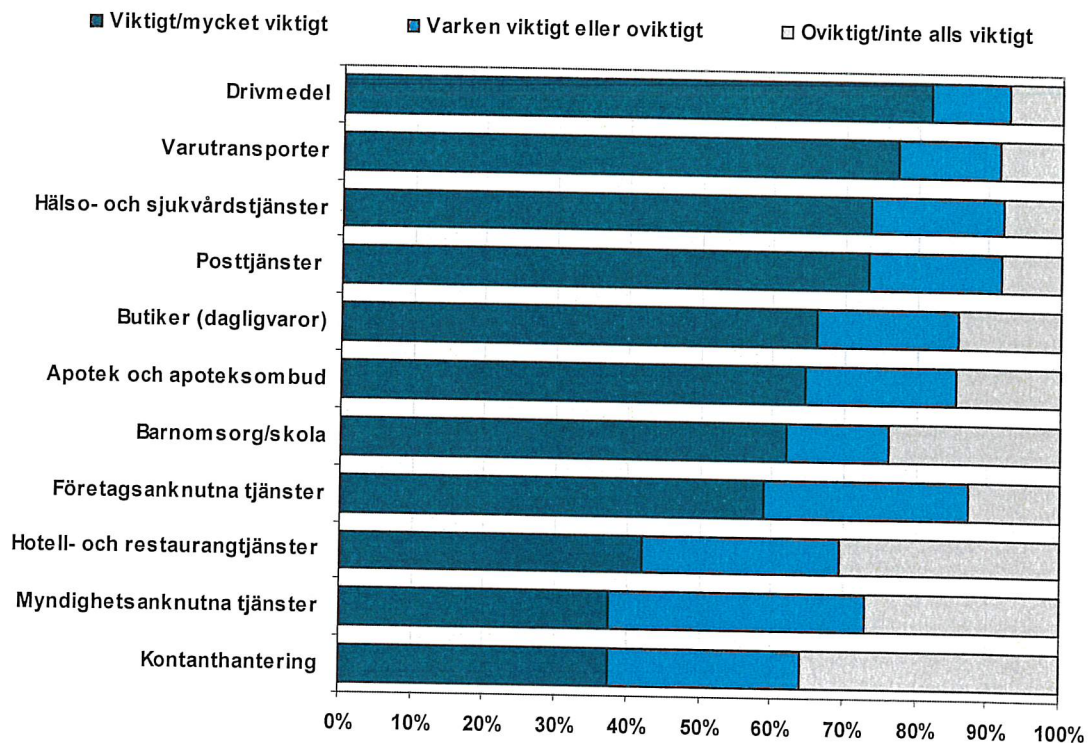
Kommittén rekommenderar att 10 000 tjänster vid statliga myndigheter i Stockholms FA-region under en 5 till 7-årsperiod omlokaliseras till FA-regioner i behov av statliga arbetstillfällen. Tidigare försök har visat att många myndigheter ändå behöver representation i närhet av tätorter, företrädesvis i Stockholm, vilket leder till att myndigheter kan få stora kostnader för att bygga upp verksamhet på två orter och därmed också riskerar att förlora samordningssynergier.

## Vikten av kommersiell service för en fungerande landsbygd

Svensk Bensinhandel ser inte att den Parlamentariska landsbygdskommitténs slutbetänkande i tillräcklig omfattning har utrett samt beskrivit konsekvenserna för den kommersiella servicen i landsbygden, med betoning på drivmedelsanläggningar.

Utredningen konstaterar "Tillgängligheten till kommersiell service och välfärdstjänster är av avgörande betydelse för landsbygdernas utveckling." (sid 18) och senare " Saknas det förskolor och skolor, dagligvaruhandel, drivmedelsstationer, post- och apoteksservice med mera är det svårt att locka till sig nya medborgare och inte minst att driva företag." (sid 145) samt "Drivmedelsstationerna minskar inte, men lever farligt" (sid 148). De två första citaten är korrekta och Svensk Bensinhandel delar utredningens uppfattning. Tillväxtverkets utredning från 2009 "Servicebehov för företag i gles- och landsbygd" bekräftar denna bild.

Det är Svensk Bensinhandel bestämda uppfattning att utredningen inte i tillräcklig omfattning tagit hänsyn till att just tillgång på drivmedel i landsbygd är avgörande för fortsatt företagande och utveckling.



Graf 1. Tillväxtverkets rapport "Servicebehov för företag i gles- och landsbygd" från 2009 med frågan "Hur viktig är olika typer av service för företag i gles- och landsbygder?"

Ur Tillväxtverkets rapport går också att utläsa att annan service såsom varutransport, posttjänster, dagligvaror, apoteksombud och kontanthantering är väsentliga – alla tjänster som är nära associerade med drivmedelsstationer. Förekomsten av en fungerande drivmedelsstation (ofta med butik) är för många orter en förutsättning för annan livsduglig företagsamhet, och i förlängningen en fortsatt välmående landsbygdsort. På många orter runt om i landet är drivmedelsstationen dessutom den sista kvarvarande kommersiella servicecentrat.

### "Drivmedelsstationerna minskar inte, men lever farligt" (sid 148).

Den Parlamentariska landsbygdskommitténs slutbetänkande hävdar att "Drivmedelsstationerna minskar inte, men lever farligt". Det stämmer för stunden men kommittén har inte förstått de bakomliggande skälen till varför inte drivmedelsstationerna minskar i antal. Kommittén anger " Det gör också att de blir särskilt sårbara när teknik- och fordonsutvecklingen ställer nya krav på



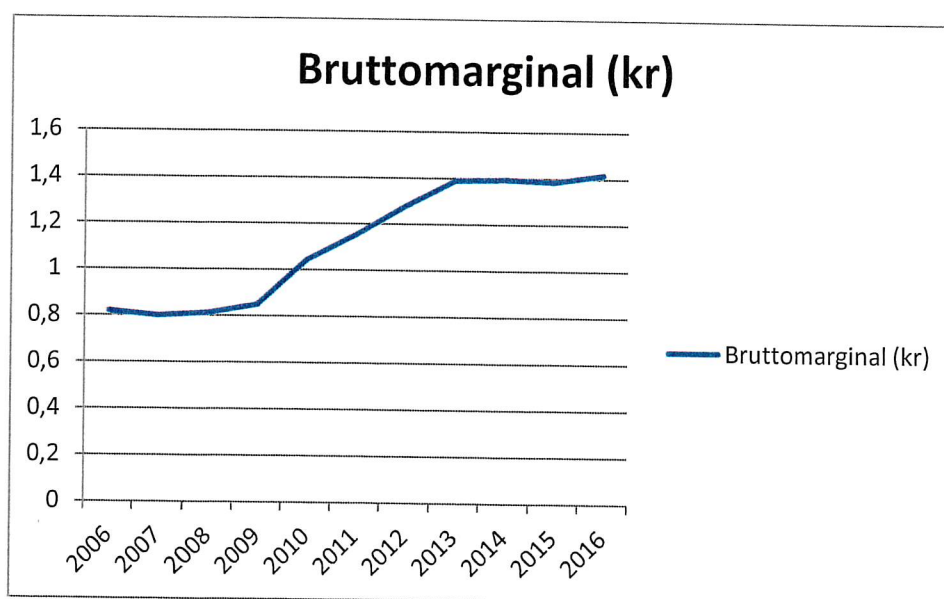


drivmedelsstationerna.” (sid 148) som skäl. Det skäl som kommittén anger är förvisso en utmaning som kan komma att påverka drivmedelsanläggningarnas fortsatta existens på sikt. Men de två mera näraliggande skälen till varför drivmedelsanläggningar kommer att läggas ner i betydligt större omfattning och mer nära i tid är:

1. Bruttomarginalen på drivmedel är onormalt hög
2. Den latent miljöskulden är ofinansierad

## Bruttomarginalen på drivmedel är onormalt hög

Från 2010 och framåt är grossistens förtjänst på drivmedel (bruttomarginalen) onormalt och historiskt mycket hög. Detta beror på att branschen genomgick ett tufft priskrig under 2006-2007 och att branschen herefter, genom uppköp och sammanslagningar, konsoliderats. Konkurrensen har minskat betydligt i grossistledet och aktörerna har låtit bruttomarginalen etablerats på en hög nivå. Innan 2006 har bruttomarginalen sällan varit över 1,10 kr, och från 2013 har marginalen stadigvarande varit över 1,40 kr.



Graf 2. Grossistens marginal i kronor på bensin från 2006 till 2016. Källa: [www.spbi.se](http://www.spbi.se)



Flertalet mindre drivmedelsstationer på landsbygd är så kallat "vita", det vill säga inte är knutna till de rikstäckande kedjorna. Det innebär att de köper sitt drivmedel utan mellangrossist och därmed kan uppnå detaljistmarginaler om 75-90 öre per liter, att jämföra med rikssnittet på drivmedelsmarginal för detaljister om 14 öre per liter. När bruttomarginalen kommer att sjunka, vilket den historisk kommer att göra, så kommer dessa "vita" stationer att läggas ner, och Sverige kommer få erfara en mycket kännbar mackdöd. De automatstationer som finns på landsbygd är ofta lokala initiativ, utan kedjestöd eller kortsamverkan, och dessa automater kommer inte att kunna bära sina kostnader när bruttomarginalen pressas. Tidigare erfarenheter visar också att toleransen att hålla priset uppe på lokala drivmedelsstationer för att öka marginalen är mycket låg. Konsumenter arbetspendlar eller passar på att tanka när de storhandlar och lojaliteten försvinner snabbt med för stora prisdiskrepanser.

De stationer som är knutna till rikstäckande kedjor, såsom OKQ8, Circle K etc, upprätthåller idag ett onormalt stort nät av stationer. Ytterligare strukturrationaliseringar bör och kommer att genomföras, men först när förtjänsten på drivmedel sjunker. Idag är det lönt för en grossist att hålla en liten station levande på landsbygden då förtjänsten av drivmedel kompenserar den allt för låga omsättningen i butik. Således kommer även de kedjeknutna drivmedelsstationerna att läggas ner i kännbar omfattning på landsbygden när bruttomarginalen ånyo sjunker.

Att enbart nya krav utgör en fara för försörjningen av drivmedel på landsbygden är således sekundär, och när bruttomarginalen på drivmedel minskar kommer en kännbar och påtaglig mackdöd att infinna sig.

## Den latenta miljöskulden är ofinansierad

Landsbygdskommittén borde ha tagit med en lösning för att finansiera och säkra sanering av drivmedelsstationer. Enligt Svensk Bensinhandel har drygt hälften av landets drivmedelsstationer inte en tillfredsställande lösning eller säkerhet för att kunna sanera sin anläggning vid en kommande nedläggning. Eftersom lönsamheten som detaljist inom drivmedelsbranschen är mycket pressad, med ett genomsnittligt resultat om 100 tkr per år, finns inte ekonomiska resurser att avsätta medel för en kommande sanering. För stationer på landsbygd är dessa siffror av naturliga skäl ännu sämre.

Då drivmedelsstationer på landsbygd i regel inte är lönsamma på detaljistnivå, så uppstår svårigheter att driva dessa, utveckla verksamheten och – sist men kanske viktigast – inte går att generationsskifta. Vem vill köpa eller efterlämna en verksamhet som inte är lönsam och där man ärver en latent stor miljöskuld? En drivmedelsstation som inte har





resurser att sanera sin verksamhet vid nedläggning kan i slutändan bli kommunens ansvar, det vill säga skattebetalarna.

Inför 2015 fick Naturvårdsverket uppdrag av regeringen att föreslå en lösning för att finansiera olika branschens latent miljöskulder. I Naturvårdsverkets förslag som presenterades till regeringen januari 2016 återfanns en lösning som innebar att alla verksamheter med miljöfarlig verksamhet skulle tvingas att betala en riskpremie som senare skulle kunna användas om verksamhetsutövaren var oförmågen att sanera och återställa. Med Naturvårdsverkets svar återfanns också flera andra förslag till lösningar, där verket underströk att man primärt vill se frivilliga branschlösningar för att finansiera latent miljöskulder.

Svensk Bensinhandel har under ett drygt decennium försökt att skapa en branschfrivillig lösning där alla aktörer avsatte 2 öre per liter fossilt drivmedel i en gemensam saneringsfond. Denna avsättning är tillräcklig för att efter tre år ackumulerat hela branschens miljöskuld. På detta sätt uppnås flera mål:

- Branschens miljöskuld är finansierad i helhet,
- Aktörerna inom branschen avsatte mindre, och konkurrensneutralt, medel under en kort period och behöver inte reservera medel på balansräkningen,
- Fortsatt drift på gles- och landsbygd samt generationsskifte möjliggörs,
- Lägre finansiell risk för kommuner och stat då saneringen inte riskerar att behöva betalas av samhället,
- Mindre risk för konkurser på företagsnivå såväl som för privatpersoner och
- Företagsamhet på gles- och landsbygd säkras genom att drivmedelsanläggningar kan fortsätta att vara i drift och att nyetablering möjliggörs.

Regeringen borde nu i sitt arbete för att säkra en levande landsbygd också inkludera en lösning för att hantera den ofinansierade miljöskuld som berör drygt hälften av landets drivmedelsstationer.

## Konsekvensanalys

Sverige upprätthåller idag ett onaturligt stort antal drivmedelsanläggningar och en strukturrationalisering bör och kommer att genomföras. Denna rationalisering har under 2000-talet legat på ca 2-3 % årligen för att helt upphöra runt 2010. Sambandet är att bruttomarginalen då sköt i höjden. När bruttomarginalen ånyo sjunker kommer obönhörligen ett kännbart antal drivmedelsanläggningar att läggas ner alternativt gå i konkurs, "vita" såväl som kedjebundna. Som en direkt konsekvens av detta kommer ett flertal drivmedelsanläggningar inte kunna sanera då medel inte avsatts för den latent



miljöskulden. Något som kan åtgärdas i samband med att en nu långsiktig och sammanhållen landsbygdspolitik fastställs.

Svensk Bensinhandel erfar att över 300 drivmedelsanläggningar kan läggas ner och att majoriteten av dessa saknar finansiering för att kunna sanera.

## Sammanfattning

Säkra tillgången på drivmedel på landsbygden, det är en förutsättning för fortsatt drift och utveckling av företagande på landsbygden.

Det statiska antal drivmedelsanläggningar beror på en onaturligt hög bruttomarginal på drivmedel.

När bruttomarginalen sjunker kommer uppskattningsvis 300 (ca 10 %) drivmedelsanläggningar att läggas ner alternativt gå i konkurs, företrädevis på landsbygden.

Över hälften av landet drivmedelsanläggningar har inte avsatt medel för en eventuell kommande sanering, som i förlängningen riskerar att bli en kostnad för kommunerna.

För att möjliggöra fortsatt drift av drivmedelsstationer, och då primärt på landsbygd, behöver branschens miljöskuld adresseras och säkras.

Stockholm enligt ovan,

Robert Dimmlich  
VD, Svensk Bensinhandel