



Stockholm den 18 april 2017

Regeringskansliet

Via mail:

m.registrator@regeringskansliet.se

christina.nordenbladh@regeringskansliet.se

m.remisserenergi@regeringskansliet.se.

Remissvar – avseende promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle

Med anledning av rubricerad promemoria avger härmed Svensk Bensinhandel följande remiss. 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.

Allmänt

Svensk Bensinhandel har inget att erinra vad gäller idén om reduktionsplikt som promemorian föreslår. Dock anser Svensk Bensinhandel att konsekvensanalysen är mycket bristfällig och att delar i systemet om Reduktionsplikt bör ändras.

Drivmedelsbranschens struktur

Drivmedelsbranschen, vad avser grossister och detaljister, består av flera olika aktörer och driftsformer.

Vad avser promemorian, uppfattar Svensk Bensinhandel att varje aktör som producerar och/eller tillhandahåller drivmedel, skall omfattas. Promemorian utgår från att branschen domineras av några få stora aktörer. Så är också fallet, men förutom de större



aktörerna finns runt 300 mindre detaljister som är helt obundna och agerar helt lokalt. Härutöver finns ytterligare runt 200 mindre detaljister som samverkar med varumärken och inköp men är obundna vad avser drivmedel. Dessa mindre aktörer, om de skall omfattas av Reduktionsplikten såsom promemorian föreslår, kommer att förfördelas och få mycket sämre konkurrenskraft.

Således återfinns runt 500 detaljister som inte i kedja kan administrera en Reduktionsplikt eller finna möjligheter att jämna ut utsläppsminskningar över flera enheter.

Kostnader för att uppfylla Reduktionsplikten

Svensk Bensinhandel adresserar här primärt de cirka 500 detaljister som inte direkt är knutna till större drivmedelsbolag.

Detaljister, icke knutna till större drivmedelsbolag, kommer enligt Svensk Bensinhandels bedömning ha mycket svårt att klara de investeringar som E10-kvalitet innebär. Enligt Svensk Bensinhandels lönsamhetsanalys har den här gruppen av detaljister ett årsresultat på 60 tkr (2015), drygt 30 % av företagen (2015) inom kategorin redovisade förlust. Enligt promemorian kommer en uppgradering av cisterner för att klara E10 kosta 100 tkr. Många av landets stationer har dessutom fler än en cistern för bensin. Investeringskostanden är således mycket betydande, än mer i kontrast till ovan redovisande nyckeltal.

Promemorian anger att kedjor kan hantera Reduktionsplikten genom att sälja stora volymer på större anläggningar, för att kompensera eventuell förlust på mindre, är något en enskild detaljist inte kan göra. Härvidlag har promemorian inte förstått skillnaden mellan branschens aktörer och dessas olika utmaningar.

Att avstå en uppgradering av cisterner för att hantera E10, och istället förlita sig på att leverantören kan kompensera för Reduktionsplikten genom avtal mellan parterna är naivt. Den enskilda detaljisten har ett dåligt förhandlingsläge gentemot grossisten och riskerar antingen att få betala avsevärt högre eller halt bli utan drivmedel.

Brist på biodrivmedel

Promemorian tar upp osäkerheten samt den redan nu befintliga begränsningen av biodrivmedel. Utbudet är redan idag ansträngt. När tillgången på biodrivmedel är begränsad, är det sannolikt att alla aktörer i första hand tillgodoser sina egna behov. Därför kan avtal mellan parter om att överföra utsläppsminskningar, och särskilt då de



minsta aktörerna, komma att omkullkastas. Risken finns att ingen aktör på marknaden ens kan fördela ut av sin Reduktionsplikt och att begränsningen av biodrivmedel i praktiken tvingar de minsta aktörerna att betala reduktionsavgift. Promemorian anger 2-4 kr per liter för diesel samt 0,6 kr per liter för bensin. Om enskild aktör, genom att marknaden inte kan erbjuda drivmedel med Reduktionsplikt, skall behöva kompensera för en reduktionsavgift i detta härad, kommer aktören tappa absoluta merparten av sin drivmedelsförsäljning.

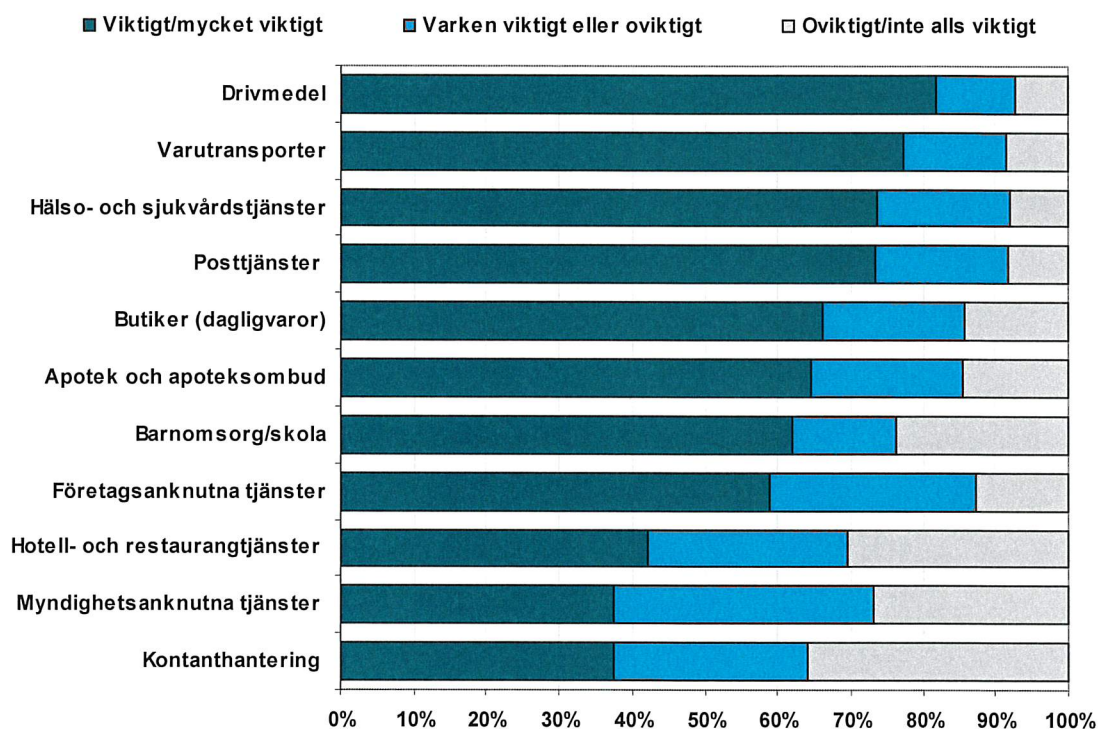
Även om tillgången på biodrivmedel framgent kommer att vara god, finns en risk att de större aktörerna av kommersiella eller konkurrensmässiga skäl, inte kommer att erbjuda de mindre aktörerna avtal om att överföra utsläppsminskningar. Detta skulle innebära mycket fördyrande kostnader för de mindre aktörerna och i parktiken omintetgöra möjligheterna för fortsatt drift.

Landsbygden blir förlorare

Flertalet av de 500 anläggningar som ovan angetts finns i huvudsak på landsbygd och i mindre tätorter. Om inte ett bättre system för de mindre aktörerna finns för Reduktionsplikten, är risken uppenbar att hundratals drivmedelsanläggningar kommer att få lägga ner sin verksamhet.

När en drivmedelsanläggning försvinner på landsbygden påverkas all annan företagsamhet i dess upptagningsområde. Tillväxtverkets utredning från 2009 "Servicebehov för företag i gles- och landsbygd" bekräftar denna bild.

Promemorian har inte tagit hänsyn till att just tillgång på drivmedel i landsbygd är avgörande för fortsatt företagande och utveckling. Därför är en nedlagd drivmedelsanläggning på landsbygden så mycket större än en enskild näringsidkare. För boende i området försvinner även annan kommersiell service såsom apotek, post, livsmedel etc.



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.



Den latent miljöskulden är ofinansierad

Promemorian tar inte heller hänsyn till att det finns en latent miljöskuld. Om hundratal drivmedelsstationer får svårt med investeringen i cisterner eller inte kan avtala om att överföra utsläppsminskningar med sina leverantörer och därmed få reduktionsavgifter att betala, och stationen därmed läggs ner finns en ofinansierad miljöskuld. Stationer på dessa lokaliteter har historiskt inte avsatt medel för att sanera en eventuell miljöskada, risken finns därmed att fastighetsägare och i förlängningen kommunen får ta kostnaden.

Sammanfattning

Konsekvensanalysen i promemorian är bristfällig. Det tas ingen hänsyn till att enskilda detaljister inte kan bära investeringskostnaderna samt att man gentemot sina leverantörer har en mycket svag förhandlingsposition som kan innebär svårigheter att avtala om att överföra utsläppsminskningar. Detta kan komma att beröra runt 500 drivmedelsstationer, många på landsbygden som dessutom är verksamma i symbios med det lokala företagandet samt står för den lokala kommersiella servicen.

Stockholm enligt ovan,

Robert Dimmlich
VD, Svensk Bensinhandel