



Regeringskansliet
Miljödepartementet

Via mail:
m.remissvar@regeringskansliet.se
martin.larsson@regeringskansliet.se

Er referens
diarienummer M2021/01183

Remissvar – SOU 2021:48 I en värld som ställer om Sverige utan fossila drivmedel 2040

Med anledning av rubricerad SOU avger härmed Svensk Bensinhandel följande remissvar.

Om Svensk Bensinhandel

Svensk Bensinhandel bildades 1934, består av 1 000 medlemmar och organiserar de av landets drivmedelshandlare som är fria företagare. Våra medlemmar företräder vi i deras tre roller som arbetsgivare, som branschverksamma och som avtalsknutna till drivmedelsbolagen. Våra medlemmar är småföretagare som under 2000-talet generellt haft låg lönsamhet och samtidigt varit underkastade många administrativa regler och ett flertal tvingande investeringar.

Allmänt

Svensk Bensinhandels utgångspunkter är:

1. Att förslag som påverkar möjligheten att bedriva seriös, konkurrensneutral handel inte ska förespråkas,
2. Att förslag som innebär investeringar eller ökade insatser i form av administration, personal eller kostnader skall användas sparsamt och vägas mot önskad effekt och ske enligt proportionalitetsprincipen,
3. Att konkurrensneutralitet ska uppnås mellan olika aktörer och i olika delar av landet samt
4. Att förslagen bidrar till önskad effekt, och inte medför oönskade konsekvenser.

Särskilt punkt 4 bör i detta sammanhang understrykas. Rubricerad utredning har inte analyserat hur produktionen av elbilar och dess komponenter påverkar den globala miljöbalansen eller klimatet. Flera studier har i jämförelse med fossildrivna fordon ifrågasatt klimatnyttan under fordonens levnadstid. Utredningen berör inte brytning eller återvinning av exempelvis litium, kobolt och sällsynta jordartsmetaller. I denna kontext är frågan relevant så att önskad effekt de facto uppnås.



Svensk Bensinhandel

Likaså bör utredningen lägga större vikt och analysera hur elproduktion genomförs i Sverige och globalt. Elektrifiering i sig, även vid ett lägre energiuttag, behöver inte innebära en större klimatnytta om elproduktionen utförs med kolkraft.

Övergripande synpunkter på den nu remitterade utredningen

Svensk Bensinhandel delar i stort utredningens slutsatser. Dels att använda befintliga verktyg för att fasa ut fossila drivmedel, dels att inte införa ett förbud av försäljning av bensin- och dieseldrivna personbilar. Rätt arena att fokusera på, som också utredningen understryker, är EU. Effekten blir då betydande och ger då en harmonisering samtidigt som konkurrensen inom Europa inte förfördelas allt för mycket.

Även om utredningens domän är Sverige, i en EU kontext, är övriga världens agerande av stor vikt. Sveriges koldioxidutsläpp är i ett globalt perspektiv litet, även räknat per capita i relation med OECD. Sveriges transportsektor står förvisso för en betydande andel av landets koldioxidutsläpp, men i relation med övriga Europa har Sverige växlat om till mer förnybara energikällor vad avser uppvärmning och industri där övriga Europa tydligt släpat efter.

Det Sverige gör spelar roll, men vi gör mest klimatnytta genom att påverka andra länder och aktörer. Både som föregångsland, som också utredningen slår fast, men också som påtryckare. Sverige behöver upprätthålla sin konkurrenskraft för att kunna fortsätta vara ett föregångsland.

Utöver vad som i detta remissvar anmärks har Svensk Bensinhandel i övrigt inget att erinra.

Sveriges elnät och kapacitet

Utredningen ser utmaningar med hur Sveriges elnät och kapacitet ska klara den föreslagna elektrifieringen. Det är härvidlag avgörande att Sveriges infrastruktur för el och därtill hörande produktion klarar en dylik övergång. Utredningen utgår delvis ifrån att en stor mängd laddning sker på låg kapacitet men för att möjliggöra övergången och skapa trovärdighet är säkerställandet av infrastruktur för el och produktion avgörande. Annars finns en risk att övriga aktörer och marknaden blir avvaktande om förtroendet för förutsättningar inte finns.

Utbyggnaden av laddpunkter

Utredningen klargör vad som idag görs för att stimulera utbygganden av laddpunkter. I redogörelsen framgår det att samordningsbehov föreligger och att många myndigheter är inblandade. Det är också Svensk Bensinhandels uppfattning att bättre samordning av det nationella behovet av laddpunkter behöver ske. Överlag finns många intressenter, varav många kommunala och regionala, men regeringen bör som i många övriga lagkrav istället skapa incitament för att låta marknadens aktörer bygga laddpunkter. Laddpunkter bör byggas på kommersiella grunder. Dock bör statliga subventioner och stöd användas där infrastruktur för laddpunkter riskerar att inte byggas, men incitament till kommersiella aktörer. De snabbbyggare som idag byggs ger ingen kortsiktig vinst, men är en



Svensk Bensinhandel

långsiktig nödvändighet för branschaktörer såsom drivmedelsbranschen. Härvidlag blir det både olyckligt och otydligt om kommuner och myndigheter indirekt konkurrerar med marknadens aktörer. Skapa istället ett tydligt system med incitament för att låta marknaden bygga erforderlig infrastruktur för laddning av elfordon.

Utfasning av fossildrivna fordon

En personbils livscykel är idag 17 år. Med utredningens ambitioner och snabbt fasa in elbilar behövs också tydliga incitament för att fasa ur fossildrivna fordon. Även om utredningen tar upp exempel från Finland vad avser skrotpremie, finns där ännu ingen data att analysera. Dock är det Svensk Bensinhandels uppfattning att en tydlig och någorlunda hög skrotpremie bör införas för fossila fordon som skulle påskynda transfereringen till laddbara fordon.

Bonus/malus bör fortsätta att användas som verktyg för att fasa in respektive fasa ur fordon. Även om systemet förändras bör regeringen skapa incitament för att försäljningen av laddbara fordon fortsätter att öka. Utredningen anmärker att många fordon som erhållit bonus, senare säljs utomlands. Detta bör kunna stävjas, exempelvis genom att Transportstyrelsen vid omregistrering av fordon, i tillämpliga fall kräver tillbaka bonusen.

Nya, icke-fossildrivna, fordon

Utvecklingen av laddbara bilar går oerhört fort. En av de komponenter som antagligen kommer utgöra ett paradigmskifte är batteritekniken. Det är sannolikt att nya typer av batterier kommer stödja den fortsatta utvecklingen av elektrifieringen. Härtill är det också av vikt att regeringen tar mer hänsyn till att elektrifieringen också revolutioneras och säkerställer att infrastruktur byggs skalbart och uppgraderingsbart.

Utredningen slår fast att körkostnaden har betydelse för val av eldrift. Både nu och kortsiktigt kommer det att vara ekonomiskt fördelaktigt att köra på el med hänsyn till den prisutveckling som förespås på blöta drivmedel. Härvidlag bör regeringen nogsamt avväga framtida beskattning på hela transportsektorn så att elektrifieringen inte avstannar eller reverseras. Det är inte osannolikt att regeringen letar efter nya skatteintäkter när intäkterna från de fossila drivmedlen minskar och fasas ur. Ett noga genomtänkt och avvägt skattesystem för hela fordonsflottan är då avgörande för att inte hämma utvecklingen av laddbara fordon.

Miljözoner som utfasningsverktyg

Utredningen föreslår ingen miljözon 3 som verktyg i sig för utfasning av fossila fordon. Detta tillstyrker Svensk Bensinhandel. Ett sådant införande kan rubba konkurrensförutsättningarna för företagare, men också skapa stor obalans för privatbilister som annars behöver nyinvestera för att få tillträde i dessa zoner.

Konkurrenskraft i relation med Europa

Högre priser på diesel har betydelse för konkurrenskraften hos den industri som har långa transportavstånd. Förutom att koldioxidläckage kan uppstå genom att långväga transporter väljer att tanka utanför Sverige kan läckage uppstå om höga transportkostnader i Sverige innebär att



Svensk Bensinhandel

industriproduktion flyttar till platser där transporternas utsläpp inte regleras i samma utsträckning och där kanske även utsläpp från själva produktionen är mer oreglerade.

Sverige är sedan lång tid en väl integrerad del av ett europiskt/internationellt transport- och trafiksystem. Detta ser vi bland annat genom den omfattande transittrafik som sker mellan Europa och de baltiska länderna och som passerar Sverige eller i form av en omfattande turism. Om Sverige ställer om till en drivmedelsmarknad med egna nationella system behöver denna harmoniseras med övriga EU och Sveriges direkta närområde.

Elektrifiering bör ge nya möjligheter att parera högre drivmedelspriser för hushåll och företag, vilket då kan ske under en övergång.

Beskattning baserat på energiinnehåll

Dagens beskattning baserad på volym snarare än energiinnehåll missgynnar drivmedel med lågt energiinnehåll såsom etanoldrivmedlen E85 och ED95 och Sverige bör därför även fortsättningsvis verka för att energiskattedirektivet ändras så att drivmedel kan beskattas baserat på energiinnehåll.

Tillgång till förnybara drivmedelskomponenter

Utredningen slår fast att en omställning till elektrifiering kommer att kräva väldigt omfattande volymer förnybara flytande och gasformiga drivmedel, även vid en utfasning 2045. Därför är det av vikt att regeringen också analyserar och prognostiserar hur tillgången på råvara för förnybara flytande och gasformiga drivmedel ska säkerställas. Efterfrågan härom kommer att öka markant när övriga Europas behov behöver tillfredsställas. Tillgång av förnybara flytande och gasformiga drivmedel är avgörande om elektrifieringen ska lyckas.

Gles- och landsbygd

Sverige är ett avlångt land och i stora avseenden glesbefolkat. Gles- och landsbygd kommer att drabbas extra hårt med högre drivmedelspriser, men antagligen också vid elektrifiering då kostnaderna för utbyggnad av infrastruktur för el är betydligt dyrare. Härvidlag behöver regeringen analysera och föreslå lösningar för att boende och företag kan verka i hela landet.

Konsekvensanalyser

Utifrån Svensk Bensinhandels perspektiv har utredningen inte genomfört tillräckliga konsekvensanalyser för småföretagare samt för gles- och landsbygd. För båda dessa områden är det oklart vilka konsekvenser som kan uppstå utifrån utredningens ambitioner.

Småföretagare är olika beroende av transporter men i relation till dess omsättning kan både investeringskostnader i nya fordon samt driftskostnader i form av drivmedel bli avgörande för fortsatt verksamhet. Vidare är småföretagare på gles- och landsbygd än mer beroende av transporter och utredningens olika förslag kan leda till direkta nackdelar för fortsatt drift av dylika företag. Exempel på sådant företagande kan vara småjordbruk och turismnäring.

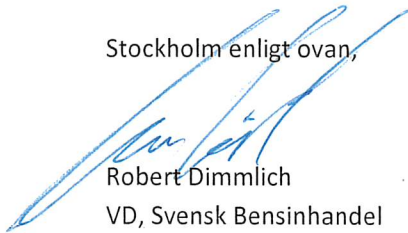


Drivmedelsanläggningar

Utredningen berör i sak inte hur drivmedelsanläggningar påverkas av elektrifieringen. Det är dock av samhällsintresse att påtala att elektrifieringen i kombination med reduktionsplikten kommer att påverka bransch i hög grad. När reduktionsnivån i bensin uppgår till ca 20 % kommer nya investeringar att behöva göras för cisterner och rörledning, åtminstone om inblandningen är etanol- eller metanolbaserat. Denna investering kommer för de flesta småföretag snabbt bli obsolet och därmed är risken att verksamheterna läggs ner. När utfasningen av fossila drivmedel är utförd, och drivmedel istället i huvudsak utgörs av el, kommer ytterligare drivmedelsanläggningar läggas ner på grund av otillräcklig lönsamhet. Detta är förvisso en naturlig evolution, men kommer också innebära att många mindre orter förlorar sin sista kommersiella service. Denna servicenod agerar också ofta ombud för post- och paket, apotek, systembolag m m. En trolig effekt av elektrifieringen av Sverige fordonsflotta är således att servicen i gles- och landsbygd urholkas.

Det ska särskilt noteras att övriga näringsidkare på gles- och landsbygd anser att tillgång av post- och paket samt tillgång av drivmedel är mycket viktigt, vilket bland annat klargörs i Tillväxtverkets rapport "Servicebehov för företag i gles- och landsbygd". I den Parlamentariska landsbygdskommitténs slutbetänkande SOU 2017:1 går att läsa "Tillgängligheten till kommersiell service och välfärdstjänster är av avgörande betydelse för landsbygdernas utveckling." (sid 18).

Stockholm enligt ovan,



Robert Dimmlich
VD, Svensk Bensinhandel