

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen

Diarienummer
Utr 2015/22
Datum
2015-05-04

Remissynpunkter på Promemorian Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016 (Fi2015/607/1733)

Trafikanalys lämnar synpunkter på kapitel 2, ändrad beskattning av drivmedel (inom transportsektorn).

Sammanfattningsvis har Trafikanalys inget att invända på de förslag till skattejusteringar på drivmedel som framgår av promemorian. Framöver bör det dock uppmärksammas att bensindriven biltrafik på landsbygden i dagsläget är överinternaliserad samtidigt som bensenbilstrafik i genomsnitt nu i stort sett precis betalar för de externa effekter de orsakar.¹ Trafikanalys menar också att man framöver bör överväga att årligen redovisa BNP-skatteökningen beräknad på koldioxid-delen på just koldioxid och inte som nu föreslagits, på energiskattedelen.

Ur ett transportpolitiskt perspektiv är det angeläget att öka den styrande effekten av energi- och koldioxidskatterna. Både med ett förväntat fortsatt lågt och ett på sikt högre världsmarknadspris på olja är det därför motiverat att höja energiskatten för ökad miljöstyrning och minskade klimatutsläpp. Att energiskatten ökar något mer för diesel än för bensen per liter är också motiverat för att även fortsättningsvis sträva efter att jämna ut beskattningen sett per energiinnehåll. Inom vägtrafikområdet är det också eftersträvansvärt med ökad skatt på diesel för att balansera de externa effekter som dieseltrafiken orsakar. Diesel driven personbil betalar i genomsnitt inte för sina externa effekter. Bensenbilar betalar däremot redan sina externa kostnader i genomsnitt och trafik med bensenbilar som endast trafikerar landsbygden betalar mer än vad de genererar i externa effekter. Vid framtida skattejusteringar på fordonsbränsle kan det vara bra att beakta dessa skillnader mellan bensen och dieselfordon. Den avgörande frågan vad gäller transportsektorns bränslebeskattning är ändå hur klimatmålen sätts och avgränsas för transportsektorn. En hög ambition på klimatområdet inom transportsektorn kommer att resultera i ökade skatter och även implementering av ytterligare styrmedel.

Förslag på ökning av energiskatten baseras både på en uppräkningsmetod med KPI och BNP. Den föreslagna *energiskatte*ökningen inkluderar här till en komponent som motsvarar en BNP uppräkningsmetod av koldioxidskatten. Trafikanalys menar att man framöver bör överväga att årligen redovisa BNP-skatteökningen beräknad på koldioxiddelen på just koldioxidskatten och inte som nu föreslagits på energiskattedelen. Skälet till detta är framförallt att visa på den höga politiska ambitionen inom klimatområdet. Det finns också skäl att tro att politiken i och med en ökad BNP och högre välstånd verkligen värderar kostnaden för koldioxidutsläpp högre, vilket också ligger i linje med vad som kan förväntas på EU nivå.

¹ Se Trafikanalys Rapport 2015:4, *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader 2015*.

Med den minskning av befrielse från energiskatt som föreslås, för etanol i bensin respektive Fame i diesel, kommer man tillrätta med den överkompensering som nuvarande nivåer på skattebefrielse medför. Trafikanalys menar också, precis som framkommer i promemorian, att justeringen nedåt är nödvändig för att uppfylla Europeiska kommissionens regelverk kring statsstöd.

I detta ärende har Brita Saxton varit beslutande och Anders Ljungberg föredragande.

Brita Saxton
Generaldirektör