

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen

Diarienummer
Utr 2017/24
Datum
2017-04-07

Remissynpunkter på Promemorian Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2018 (Fi2017/01244/S2)

Sammanfattningsvis har Trafikanalys ingen större invändning mot de förslag till skattejusteringar som framgår av promemorian. Trafikanalys anser dock att man bör överväga att årligen också räkna upp en eventuell flygskatt med BNP-utvecklingen på samma sätt som skatten på naturgrus och avfall. Det bör också noteras att den föreslagna koldioxidskattehöjningen på bränslen som förbrukas i vissa anläggningar som omfattas av EU ETS i dagsläget inte annat än indirekt kan förväntas leda till minskade koldioxidutsläpp globalt, utan är mer att se som en omfördelning mellan länder. Problemet kan dock lösas.

Flygskatteutredningen har föreslagit en flygskatt per resa i tre nivåer; 80 kronor inom EU, 280 kronor utom EU för medellånga resor och 430 kronor för interkontinentala flygresor. Den årliga uppräkningsen av flygskatten föreslås i den här remitterade promemorian motsvara utvecklingen av konsumentprisindex (KPI). Den föreslagna uppräkningsen av skatt på naturgrus och avfall föreslås däremot motsvara utvecklingen av både KPI och BNP, för att beakta både pris- och inkomstutvecklingen. Trafikanalys menar att det finns skäl att också årligen räkna upp en eventuell flygskatt med förväntad inkomstutveckling på samma sätt som för grus och avfall. Den kostnad klimatutsläppen har baseras enligt ASEK¹ på ett politiskt skuggpris. Eftersom ASEK-rekommendationen också innefattar en årlig uppräkningsen av skuggpriset på koldioxid motsvarande inkomstutvecklingen kan det vara relevant att också räkna upp flygskattenivåerna med inkomstutvecklingen. På så sätt kommer flygskattenivåerna bibehållas i nivå med klimatkostnaderna, vilket är skattens syfte.

Vad gäller den föreslagna koldioxidskattehöjningen på bränslen som förbrukas i vissa anläggningar som omfattas av EU ETS, bör det noteras att det i dagsläget inte annat än indirekt kan förväntas leda till minskade koldioxidutsläpp totalt sett, utan endast till att den minskning som sker i Sverige i dagsläget kommer att generera en ökning i ett annat land inom EU. Att koldioxidskattehöjningen leder till ökade kostnader i Sverige utan att vi direkt får någon påverkan på koldioxidutsläppen globalt kan ses som ett problem, men det ger också incitament till omställning i Sverige. Ett sätt för Sverige att lösa problemet med att koldioxidutsläppen inte minskar globalt är att årligen köpa utsläppsätter, i den omfattning som skatten förväntas reducera utsläppen, och annullera dessa. I dagsläget bör kostnaden för detta inte vara stor.

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

Brita Saxton
Generaldirektör

¹ Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn, ASEK.
<http://www.trafikverket.se/asek>