

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen

Er referens
Fi2019/03089/S2

Diarienummer
Utr 2019/53
Datum
2019-09-25

Remissynpunkter på Promemorian Sänkt skatt på drivmedel

Sammanfattningsvis anser Trafikanalys att bränsleskatten varken bör sänkas eller bibehållas på samma nivå som i dag. Bränsleskatten behöver i stället fortsätta att öka i en högre takt än inflationen för att möjliggöra att vi når närmare den svenska transportpolitikens högt ställda klimatmål. Det bör också noteras att ökade bränsleskatter i ett längre historiskt perspektiv har kompenseras av energieffektivisering och att den reala bränslekostnaden därmed har reducerats. Samtidigt har den reala inkomsten också ökat på landsbygden.

Den föreslagna bränsleskattesänkningen består, såvitt Trafikanalys förstår, i att den tidigare beslutade uppräknings av bränsleskatten med BNP slopas för 2020 och att skatten endast räknas upp med KPI för att bibehållas på en "oförändrad nivå". Härtill justeras bränsleskatten ner för att bland annat beakta att mängden fossilt kol minskar i och med ökad inblandning av biodrivmedel i både bensin och diesel (enligt reduktionsplikten). Sammantaget resulterar de föreslagna bränsleskatterna på (reduktionsplikts)bensin och (reduktionsplikts)diesel 2020 att skatterna ökar med cirka 1,8 procent relativt 2019, vilket i stora drag motsvarar en bibehållen skattenivå då inflationen ligger i samma härad. Denna bibehållna skattenivå utgör en sänkning av skatten på drivmedel då drivmedelsskatten enligt gällande lag annars hade ökat reellt sett.

Från vissa håll argumenteras det för att en bibehållen eller sänkt skattenivå behövs för att förbättra eller bibehålla tillgängligheten speciellt på landsbygden och på platser där det inte finns alternativ i form av kollektivtrafik. I dessa sammanhang bör det då beaktas att den reala bränslekostnaden per körd kilometer har sjunkit under de senaste 18 åren samtidigt som bränsleskatterna har ökat. Lägre bränslekostnad är bland annat ett resultat av energieffektivisering till följd av teknisk utveckling som resulterat i lägre bränsleförbrukning för både bensin- och dieslbilar. Att det också kan konstateras att regional inkomst per capita har ökat i avlagset- såväl som mycket avlagset belägna landsbygdsregioner visar att det inte heller av inkomst skäl är motiverat med en sänkning av bränsleskatten. Det finns snarare ett visst utrymme för skattehöjning.

Den avgörande frågan vad gäller transportsektorns bränslebeskattning är i dagsläget ändå hur Sveriges klimatmål satts och avgränsats för transportsektorn. Transportsektorns koldioxidutsläpp ska redan om 10 år (2030) ha reducerats med 70 procent relativt 2010, och 2045 ska nettoutsläppen vara noll. Trafikanalys anser därmed att en ökad skattenivå på drivmedel är att föredra, inte en bibehållen eller sänkt nivå. Ur ett transportpolitiskt perspektiv och speciellt med tanke på Sveriges högt ställda klimatmål inom transportsektorn, är det angeläget att öka den styrande effekten av bränsleskatten. Både för minskade klimatutsläpp men också för ökad miljöstyrning. En

sänkning eller bibehållen skattenivå på bränsle försvårar uppfyllelse av våra klimatmål för transportsektorn. Bränsleskatt behöver vara ett bland flera viktiga styrmedel som tillsammans kan resultera i klimatmålsuppfyllelse enligt gällande klimatlag.

Trafikanalys genomför årligen beräkningar och sammanställer aktuella så kallade internaliseringsgrader för olika fordon och olika trafikslag, senast i Rapport 2019:4. Att personbil på landsbygden är överinternaliserad framgår i vår analys. Det framgår också i samma rapport att kostnaden för utsläpp av koldioxid utgör en större andel av biltrafikens externa effekter samt att värderingen av koldioxid kan vara i underkant givet den svenska transportpolitikens högt ställda klimatmål. En översiktlig exempelberäkning visar (i kapitel 3) att en fördubblad värdering av koldioxid resulterar i att de externa kostnaderna för personbil på landsbygd hamnar i samma storleksordning som aktuella skatter och avgifter.

I detta ärende har Eva Pettersson varit beslutande och Anders Ljungberg föredragande.



Eva Pettersson
Tf Generaldirektör