

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen, Enheten för
mervärdesskatt och punktskatter

Diarienummer
Utr 2023/30
Datum
2023-06-20

Yttrande över promemorian Vissa förslag på bränsleskatteområdet inför budgetpropositionen 2024 (Fi 2023/01509)

Trafikanalys yttrar sig främst gällande förslaget i avsnitt 2 som gäller pausad indexering av skatt på bränslen. Trafikanalys ser vissa positiva effekter på det transportpolitiska funktionsmålet av förslaget, men liksom tidigare¹ ser Trafikanalys flera skäl som talar emot en pausad indexering:

- Förslaget bidrar till bättre tillgänglighet tack vare minskade transportkostnader, både för företag och privatpersoner som använder bensin-, gas- och/eller dieseldrivna fordon. För privatpersoner blir den årliga besparingen per fordon mellan 200 och 1 230 kronor beroende på drivmedel, räknat på genomsnittlig körsträcka och typfordon.
- Den asymmetriska internaliseringsgraden mellan olika biltyper förvärras av förslaget, vilket försämrar transportsystemets samhällsekonomiska effektivitet.
- Förslaget om pausad indexering av skatt på bränslen gör att andra, möjligen mindre samhällsekonomiskt effektiva, styrmedel krävs för att nå Sveriges och EU:s klimatmål.
- Pausad indexering får större klimatkonsekvenser vid rådande inflationstryck än tidigare, eftersom den reala, uteblivna kostnadshöjningen blir större.
- Återkommande pauser i indexeringen påverkar människors förväntningar om ytterligare pauser, vilket har effekter på människors beteende.

¹ Trafikanalys yttrande över promemorian från 2020 finns här: [Yttrande över promemorian Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel \(trafa.se\)](#)
Trafikanalys yttrande över promemorian från 2021 finns här: [Yttrande över promemorian Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel för 2022 \(trafa.se\)](#)
Trafikanalys yttrande över promemorian från 2022 finns här: [Tillfälligt sänkt skatt på drivmedel och sänkt skatt på bränslen i viss värmeproduktion \(trafa.se\)](#)

Positivt för tillgänglighetsmålet

Förslaget har positiva effekter för tillgängligheten, såväl för vissa företag som för vissa privatpersoner. Promemorian nämner att åkeribranschen, som fortfarande i stor utsträckning är beroende av diesel, gynnas. Näringar som i hög grad är beroende av vägtransporter drar i sin tur nytta av lägre transportkostnader (sid 12). Från Trafikanalys statistik vet vi att flera råvarunäringar som gruvindustrin och skogs-, trävaru- och pappersindustrin, men också andra delar av tillverkningsindustrin, liksom parti- och detaljhandeln, är beroende av vägtransporter och således gynnas av lägre transportkostnader.²

När det gäller kostnadseffekterna för privathushåll med bensin- respektive dieseldrivna bilar utgår promemorian från en medelkörsträcka på 1 100 mil (sid 13) vilket stämmer relativt väl med Trafikanalys statistik över genomsnittlig körsträcka för fysiska personer.³ Medan körsträckan är längst för Stockholm, Uppsala och Jönköpings län, har många glesbygdslän en högre genomsnittlig körsträcka per invånare.⁴ Trafikanalys instämmer därför i bedömningen att en högre andel hushåll i glesbygden kan förväntas gynnas av förslaget jämfört med andelen i storstadsregioner.

Inga positiva effekter på det övergripande transportpolitiska målet

Mest positivt påverkas ägare till bensinbilar. Med en körsträcka på 1 100 mil om året och en förbrukning på 0,8 liter per mil blir besparingen för en bensinbil i snitt cirka 810 kronor år 2024 och 1 230 kronor år 2025. En ägare till en biogasbil med en förbrukning på ungefär 0,4 kg per mil och en årlig körsträcka på 1 100 mil beräknas däremot få cirka 200 kronor lägre kostnader 2024 och cirka 280 kronor lägre kostnader 2025 jämfört med om förslaget inte genomförs.

Bensin- och dieslbilar får således en högre kostnadsbesparing än biogasbilar. Trafikanalys rapporteringar visar samtidigt att bensin- och dieslbilar har en relativt låg internaliseringsgrad (cirka 60 % på landsbygd) jämfört med biogasbilar och andra mer miljövänliga bilar, det vill säga betalar i lägre utsträckning för de miljökostnader som de orsakar.⁵ Förslaget ökar denna asymmetri ytterligare, vilket försämrar den samhälls-ekonomiska effektiviteten i transportförsörjningen.

² Trafikanalys, *Varuflödesundersökningen 2021*, [Varuflöden \(trafa.se\)](https://www.trafa.se/Varufloden)

³ Trafikanalys, *Körsträckor 2022*, tab PB3, <https://www.trafa.se/vagtrafik/korstrackor/>

⁴ Körsträckan per person fås genom att sammanlagd körsträcka i länet divideras med länets folkmängd. Statistik från regional miljömålsuppföljning, tabell 2, [Körsträckedata - Regional Utveckling och Samverkan i miljömålssystemet \(rus.se\)](https://www.trafa.se/RegionalUtvecklingochSamverkanimiljomalssystemet)

⁵ Trafikanalys, [Transportsektorns samhälls-ekonomiska kostnader för 2022 \(trafa.se\)](https://www.trafa.se/Transportsektorns_samhallsekonomiska_kostnader_for_2022)

Försämrar ytterligare möjligheterna att nå Sveriges och EU:s klimatmål.

Bränsleskatter är generellt sett samhällsekonomiskt effektiva klimatstyrmedel och en pausad indexering behöver kompenseras med andra, möjligen mindre effektiva styrmedel när ambitionen är att nå Sveriges och EU:s klimatmål.⁶ En pausad indexering av bränsleskatter innebär att effektiviteten i klimatarbetet försämras. Konsekvensbedömningen i promemorian nämner inte förutsättningarna att nå klimatmålen.

Enligt konsekvensanalysen i avsnitt 3 kan skattenedsättningarna på jordbruksdiesel medföra något försämrade möjligheter för Sverige att på ett kostnadseffektivt sätt nå målet om inga nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären senast 2045 (sid 21). Detsamma torde gälla förslaget i avsnitt 2, men där nämns inte detta i konsekvensanalysen, vilket är en brist.

Effekten blir större på grund av inflationen

Syftet med den pausade indexeringen är att ge kostnadslättnader för hushåll och företag under rådande situation med inflation och olika kostnadsökningar. Av konsekvensanalysen framgår att skattesänkningen inte nödvändigtvis övervältras helt på konsumentpriset (sid 14). Åtgärden kan ge en indirekt dämpande effekt på inflationen genom att priser sänks på andra varor och tjänster i ekonomin (sid 15) men förslaget bedöms även stimulera den allmänna efterfrågan i ekonomin, vilket kan leda till en höjd prisnivå (sid 15). Effekten på långsiktig inflation är därför oklar.

Den indexering som blivit fallet utan förslaget skulle ha givit en stor kostnadseffekt på grund av den rådande inflationen. Det skulle i sin tur stimulera efterfrågan på mer bränsleeffektiva fordon och transportmedel. Jämfört med tidigare pauser blir denna gång effekten större på grund av inflationen, vilket mer än tidigare försämrar förutsättningarna för att nå klimatmålen. Trafikanalys inser dock att det kan finnas andra överväganden än de rent klimatmässiga som kan utgöra skäl till att denna åtgärd vidtas för att undvika de annars stora kostnadseffekterna.

Pauserna börjar bli en vana och påverkar förväntningarna

Det är nu fjärde gången som paus görs av indexeringen av bränsleskatter (se fotnot 1 ovan). Det ger signaler till marknadens aktörer om att kunna sänka förväntningarna på indexering av skatterna även i framtiden. Detta skapar i sin tur förväntningar om kostnadslättnader som kan minska efterfrågan på bränsleeffektiva fordon och transportsätt, vilket försämrar förutsättningarna för att nå klimatmålen.

⁶ Se t.ex. Trafikanalys (2022), *Generella styrmedel för transportsektorns klimatomställning och långsiktiga effektivitet*, PM 2022:11, <https://www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/generella-styrmedel-for-transportsektorns-klimatomstallning-och-langsiktiga-effektivitet-13337/>

Sammanfattningsvis minskar förslaget möjligheterna att nå miljö- och klimatmål, men bidrar till det transportpolitiska målet om tillgänglighet. På grund av effektivitetsförsämringar bidrar förslaget inte till det övergripande transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Björn Olsson från avdelningen för styrmedels- och omvärldsanalys (STOA). Avdelningschef Gunnar Eriksson har medverkat i handläggningen av ärendet.

Mattias Viklund
Generaldirektör