

Generella klimatstyrmedel

Bakgrund

- Vägtrafiken står för en mycket stor andel av koldioxidemissionerna, drygt 90 %
- Generella styrmedel är viktiga för att nå klimatmålet och långsiktig hållbarhet.

Bränsleskatt

Bränsleskatt + återbetalning

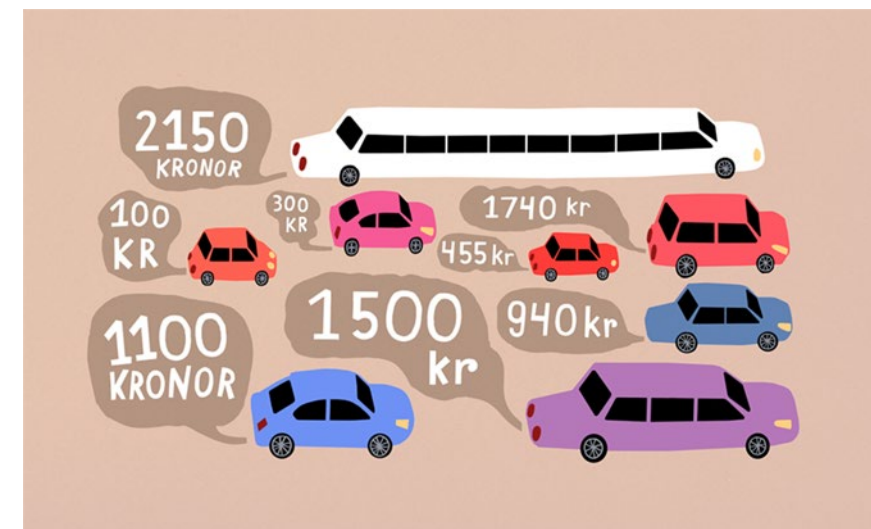
Trängselskatt i tätort

Trängselskatt i tätort till kollektivtrafik

Vägs katt för tunga fordon

EU ETS2

Reduktionsplikt efter 2030



Koldioxidskatt på fordonsbränsle för vägtrafik

- Bränsleskatten **kvar** på 2021 års nivå för hela reduktionspliktsblandningen, endast årlig KPI-uppräkning analyseras.
- Syftar till att **bibehålla** omvandlingstryck. Kan implementeras omgående.
- Ingen klimateffekt.
- Samspekar med övriga ”prispåverkande styrmedel”.



Koldioxidskatt för vägtrafik med viss återbetalning



- Bibehållen bränsleskatt enligt föregående bild.
- Max 20 procent av **koldioxidskatten** som skatteavdrag 2025-2050.
- Till alla invånare över 16 år boende i glesbygdskommuner (Trafika PM 2020:3).
- Kompensera för ökade reskostnader för acceptans och underlätta omställningen.
- Märkbart skatteavdrag ökande till 30 kkr 2029 och därefter sjunkande till 2050.
- Förväntas inte ge någon klimateffekt.

Trängsel- och miljöskatt i tätort



- Analyseras endast i större tätorter och på vissa infartsleder.
- Syftar till att internalisera dagens och **framtidens** externa kostnader efter 2045.
- Viktigt också av andra hållbarhetsskäl med ”ett minskat bilberoende i stadsbygd” om vi önskar en stad med mer plats för människor och liv
- Bör byggas ut sakta för att hålla systemkostnaderna nere.
- Ger viss climateffekt men mindre ju närmare 2045 vi kommer.

Trängsel- och miljöskatt till samhällsekonomiskt lönsam lokal och regional kollektivtrafik



- Trängsel- och miljöskatt enligt föregående bild.
- Där utökade skatteintäkter kan gå till **samhällsekonomiskt lönsam** lokal och regional kollektivtrafik.
- Busskörfält, pendelparkeringar, bussar, ev pendeltåg och vissa investeringar.
- Kombinationen kan förstärka effekten och också ge acceptans för trängselskatt.
- Förväntas ge något större klimateffekt, men viss försämrad tillgänglighet.

Vägskatt för tunga fordon



- Syftar till att internalisera dagens och **framtidens** externa kostnader för lastbilar i landsbygdstrafik.
- Lastbilar > 3,5 ton, på europavägar, övriga riksvägar och primära länsvägar som i Finansdepartementets PM (2018).
- De högre externa kostnaderna som uppstår i tätorter beaktas och debiteras med trängsel- och miljöskatt.
- Förväntad climateffekt från 150 kton CO2 per år och nedåt ..(beror på vägnät, mm)

EU ETS2 (EU förslag för vägtrafik och uppvärmning av bostäder)

- Nytt separat handelssystem **och** samtidigt kvar i ESR med syfte att öka och precisera målstyrningen på EU-nivå. (marknadsstabilitetsreserv, social fond...)
- Förhandlingar påbörjas/pågår och vad de landar i återstår att se.
- ETS2 föreslås starta från 2025, och taksänkningen påbörjas 2026.
- För Sverige beräknas ETS2 ge en prisökning på runt en krona per liter 2030.
- Klimateffekten 2030 kan beräknas till mellan 240 och 360 kton koldioxidekvival.

**Vad är
utsläppsrätter?**

Reduktionsplikt efter 2030

- Arbete pågår

Frågor , kommentarer och inspel



- CO2-skatt
- CO2-skatt med viss återbetalning
- Trängsel- och miljöskatt i tätort
- Trängsel- och miljöskatt till samhällsekonomiskt lönsam kollektivtrafik
- Vägs katt för tunga fordon
- EU ETS2
- Reduktionsplikt efter 2030