

Finansdepartementet

103 33 STOCKHOLM

Yttrande över promemorian Sänkt skatt på drivmedel

Sammanfattning

VTI anser att:

- Skatt på bensin och diesel är ett kostnadseffektivt sätt att minska utsläppen av koldioxid från transportsektorn. Förslaget om sänkt skatt på drivmedel motverkar möjligheten att nå uppsatta klimatmål.
- Om man ska kompensera för den prisökning på bensin och diesel som förväntas bli följd av reduktionspliktens krav på ökad andel biodrivmedel så bör kompensationen inte vara generell utan begränsas till de fall då alternativ till bil saknas.
- En differentiering av skatten kan ske genom införandet av en kilometerskatt. En översyn av beskattningen av transporter bör genomföras.
- Det är viktigt att beakta drivmedelsbeskattningens fördelningsprofil.

Synpunkter

Riksdagen har beslutat att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter exklusive flyg ska minska med 70 % från 2010 till 2030. Klimatmålen har också en särskild status i förhållande till andra mål i och med att de och regeringen arbetar för att nå dem är befästa i en särskild lag¹. Under perioden 2010 till 2017 minskade utsläppen endast med 19 % och under 2018 ökade utsläppen till och med något². Befintliga styrmedel behöver därför förstärkas eller kompletteras med nya styrmedel om målet ska kunna nås³. Skatt på bensin och diesel är ett kostnadseffektivt sätt att minska utsläppen av koldioxid från transportsektorn. Förslaget om sänkt skatt motverkar möjligheten att nå uppsatta klimatmål.

¹ Klimatlag (2017:720).

² Naturvårdsverket: Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter, <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>. Trafikverket: Ökad lastbilstrafik bakom utsläppsökning 2018, PM 2019-02-21.

³ Klimatpolitiska rådets rapport 2019.

Skälet till skattesänkningen uppges i promemorian vara att reduktionsplikten medför att priset på bensin och diesel förväntas stiga i och med inblandningen av biobränslen eftersom biobränsle är dyrare att framställa än fossila bränslen. Förslaget innebär en kompensation för denna prisökning. Det är dock önskvärt att vi begränsar efterfrågan av bil- och lastbilstransporter och får en överflyttning av transporter från bil och lastbil till ur klimat- och miljösynpunkt mer hållbara transporter som tåg, kollektivtrafik, cykel och gång. Detta har också regering och riksdag samt myndigheter och utredningar framhållit i olika sammanhang⁴.

VTI önskar komplettera promemorians beskrivning av effekterna för enskilda (3.4). Alla inkomstgrupper betalar i genomsnitt samma andel av sin inkomst i drivmedelsskatt, men variationerna mellan individer är stora. Det finns personer med låga inkomster som betalar en betydande andel av sin inkomst i drivmedelsskatt (ofta de som bor utanför tätorter och personer med barn) och personer med höga inkomster som betalar en väldigt liten del av sin inkomst i drivmedelsskatt.

Antalet fordonskilometer per person, och därmed betalad drivmedelsskatt, beror främst av om man bor i tätorter eller inte och om man har barn. De som reser mycket med bil finns inte bara i norra Sverige utan över hela landet. Av de 44 kommuner där innevanarna i genomsnitt kör mer än 30 kilometer per dag finns bara nio i Norrland. Det beror på att många norrlänningar bor i tätorterna. Resten är glesbygdskommuner i övriga landet, många i västra Sverige. Utmärkande för kommuner med högt genomsnittligt bilresande är svaga eller ingen tätort. Omvänt har tätortsinvånare i norrlandskommunerna inte längre bilresor än tätortsinvånare i kommuner i södra Sverige⁵.

Någon form av kilometerskatt kan bli aktuell att införa för att täcka biltrafikens kostnader för underhåll av vägar, negativa externa effekter som buller och utsläpp av slitagepartiklar mm när skatteuttaget från fossila bränslen minskar allt mer i och med att andelen biodrivmedel i bensin och diesel ökar pga reduktionsplikten samt i och med introduktionen av elfordon. VTI har lyft fram behovet av att låta göra en översyn över beskattningen av transportsystemet⁶. I en sådan översyn bör det ingå att studera förutsättningarna för en samhällsekonomiskt baserad kilometerskatt.

Drivmedelsskatten drabbar personer boende landsbygden och i tätorter i olika hög grad eftersom alternativet till bil är sämre på landsbygden. Det kan därför bli aktuellt med någon form av kompensation. Trafikverket har t.ex. i olika scenarier bedömt att

⁴ Fossilfrihet på väg, SOU:2013:84. Proposition 2016/17:21: Infrastruktur för framtiden – Innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling. Energimyndigheten: Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet, ER 2017:07.

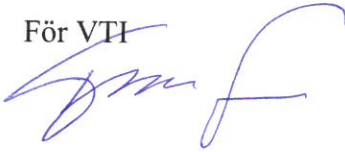
⁵ Eliasson, J., Pyddoke, R., Swärdh, J.-E., 2018. Distributional effects of taxes on car fuel, use, ownership and purchases. *Economics of Transportation* 15, 1–15.

⁶ Budgetunderlag för Statens väg- och transportforskningsinstitut avseende budgetåren 2020–2022. Diarenr. 2019/0080-1.1, 2019-02-22.

vägtrafikens transportarbete behöver begränsas och att biltrafiken sannolikt behöver minska särskilt i tätorter där det finns alternativ till bil⁷.

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Forskningschef Mikael Johannesson har varit föredragande. I beredningen av ärendet har också forskningschef Mattias Haraldsson deltagit.

För VTI



Tomas Svensson
Generaldirektör

⁷ Trafikverket: Åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser – ett regeringsuppdrag, rapport 2016:111.