

Yttrande över promemoria Kompensation för höga drivmedelskostnader

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats att yttra sig över rubricerad remiss.

Förslagen om kompensation för höga prisökningarna på bränslen kan föranleda en bredare analys av vilka mål som motiverar en sådan kompensation. Regeringen motiverar kompensationen med att ökade kostnader drabbar ”personer som bor i glest befolkade områden med stora transportavstånd”. Detta stämmer väl med forskning om var bilanvändningen är störst i Sverige (t.ex. Eliasson m.fl. 2018¹). Resultaten är att boende i landsbygd² använder sina bilar mer. Det samtidigt ambitiösa målet om att minska växthusgasutsläppen med minst 70 procent från inrikes transporter (inrikes flyg undantaget) från 2010 till 2030 gör det dock nödvändigt att väga av kompensationen mot en nödvändig prisbana för att nå utsläppsminskningens målet. Därför bör inte en prisökning kompenseras fullt ut. Inte heller långsiktiga förändringar av världsmarknadspriser bör kompenseras

Trafikverket (2020)³ beräknar att bränslepriserna behöver stiga realt med 85 procent till 2040 för att nå 70 procentmålet. Med ett antagande om lika stor procentuell prisökning per år behöver bränslepriserna öka realt med 42 procent till 2030. Det innebär att priserna bör stiga med cirka 2,7 procent om året. 2022 skulle de behöva vara 16,74 kr för bensin och 17,33 kr för diesel i 2017 års prinsnivå. Idag (2022-04-12) är priserna 20,39 kr respektive 24,02 kr. Det innebär att de ligger på 3,65 kr (22 %) respektive 6,69 kr (39 %) över ”nödvändig” nivå utan att beakta inflationen sedan 2017 (6,7 %). Notera att kostnadsökningarna skiljer sig kraftigt för bensin och diesel vilket kan innebära att detta också bör beaktas.

¹ Eliasson, J., Pyddoke, R. och Swärdh, J.-E. (2018) ‘Distributional effects of taxes on car fuel, use, ownership and purchases’, *Economics of Transportation*, 15, pp. 1–15. doi: <https://doi.org/10.1016/j.ecotra.2018.03.001>.

² Eliasson m.fl. 2018 och Pyddoke m.fl. 2021 använder en definition av landsbygd som konstruerats av Glesbygdsverket. Den utgår ifrån tätorter med mer än 3 000 invånare plus ett omland runt dessa som kan nås med 5 minuter med bil. Områden utanför dessa med upp till 45 minuters bilresa till närmaste tätort med mer än 3 000 invånare definieras som landsbygd och områden med mer än 45 minuters resa definieras som glesbygd. Då bilanvändningen är likartad i lands- och glesbygd har de refererade studierna slagit samman lands- och glesbygd och kallar det landsbygd. Denna definition ger en sammanlagd vuxen befolkning i landsbygd motsvarande 10 procent av Sveriges vuxna befolkning. Denna definition har den stora fördelen jämfört med kommuner i stödområden att inte definiera invånare i stora städer som exempelvis Umeå eller Luleå som glesbygd.

³ Trafikverket (2020) Trafikprognoser - en underlagsrapport till Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037.

Eftersom hushållen har olika stor förmåga att bära prisökningen och de drabbas olika mycket kan en avvägd kompensation gå olika långt i att beakta förmåga och konsekvens. Ett första steg kan vara att kompensera de som har lägre bärkraft mer och de som drabbas i högre grad mer. Forskning om kortsiktiga fördelningseffekter i Sverige av bränsleprisökningar (Eliasson m.fl. 2018) visar att effekterna i genomsnitt är korrelerade med inkomst men att stora variationer förekommer i varje inkomstgrupp och att hushåll i landsbygd använder bil betydligt mer än de som bor i städer.

Denna skillnad beaktas i liten utsträckning i förslaget. Genom att ge samma kompensation till alla bilägare beaktas inte att invånare i städer drabbas mindre än invånare i landsbygd, och genom att kompensera alla personer lika mycket oavsett inkomstnivå beaktas inte individernas skilda bärkraft.

Enligt beräkningar i Pyddoke m.fl. (2021)⁴ utgör invånare i landsbygd med lägre disponibel inkomst än medianinkomsten 10 procent av befolkningen och av dessa är 44 procent bilägare. En kompensation riktad till denna grupp skulle således utgöra en klart mindre belastning på statsfinanserna. VTI kan bistå Transportstyrelsen med de GIS-skikt som använts i VTI:s identifikation av områden.

Ett alternativt förslag är att kompensera landsbygdsbor mer (vilket görs, men trubbigt, i förslaget⁵) eller stadsbor inte alls. Ett sådant förslag kan även motiveras med att tillgången till alternativ i form av kollektivtrafik generellt är sämre i glesbygd än i tätort. I sammanhanget kan också nämnas att prisutvecklingen sett under en längre tidsperiod har varit betydligt mer gynnsam för bilister än för kollektivtrafikresenärer.

Beträffande storleken på kompensationen kan man konstatera att prisökningar per liter på drygt 3,65 kr för bensin (utöver målnivån) innebär att en bilägare med mediankörsträcka på cirka 1 500 mil och bränsleförbrukning på 0,7 liter milen får en årlig kostnadsökning på cirka 3 830 kr, och där en kompensation om 1 000 kr, motsvarar cirka 26 procent av kostnadsökningen. För diesel blir motsvarande beräkning av prisökningar per liter på drygt 6,69 kr (utöver målnivån) att en bilägare med mediankörsträcka på cirka 1500 mil och bränsleförbrukning på 0,5 liter milen får en årlig kostnadsökning på cirka 5 020 kr, där kompensationen motsvarar cirka 20 procent av kostnadsökningen. Kompensationen täcker således endast en mindre del av kostnadsökningen.

Regeringen har presenterat ett paket med olika åtgärder för att kompensera för prisökningar på drivmedel och el där föreliggande förslag ingår som en del men där bl.a. sänkt drivmedelsskatt och förändringar i reduktionsplikten också ingår. Samtliga förslag till kompensationsåtgärder bör enligt VTI utvärderas och konsekvensbedömmas i ett sammanhang.

Förslaget innebär även att kompensation ges till ägare av laddbara bilar. Detta bidrar knappast till ökad måluppfyllelse då rena elbilar inte drabbas av bränsleprisökningarna alls och laddhybrider enbart delvis och då dessa bilar i hög grad ägs av höginkomsttagare i städer.

⁴ Pyddoke, R., Swärdh, J.-E., Algers, S., Habibi, S. och Zahdeh, N.S. (2021) 'Distributional effects from policies for reduced CO₂-emissions from car use in 2030', *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 101, p. 103077. doi: <https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.103077>.

⁵ I många kommuner som utpekats bor merparten av befolkningen i städer, exempelvis Umeå, där kompensationsbehov inte föreligger.

I detta ärende har ställföreträdande generaldirektör Åsa Aretun beslutat. Senior forskare Roger Pyddoke har varit föredragande. I handläggningen av ärendet har också forskningschef Mikael Johannesson deltagit.

Åsa Aretun
Ställföreträdande generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI