

Datum
2024-09-23

Diarienummer
Utr 2024/52

Ert diarienummer
Fi2024/01726

Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över promemoria ”Sänkt skatt på bensin och diesel”

Trafikanalys har ombetts att yttra sig över ovan nämnda remiss.

Trafikanalys har i flera remissvar uttryckt förståelse för behovet av att balansera åtgärder som syftar till att minska utsläppen av koldioxid å ena sidan med behovet av att utforma åtgärder som inte har oönskade effekter på medborgare och näringsliv och därmed riskerar att inte nå tillräcklig acceptans å andra sidan. Samtidigt är det i nuläget osäkert om Sverige kommer att klara sitt åtagande inom EU:s 2030-mål om minskade koldioxidutsläpp för ESR-sektorn där transporter ingår.

Utöver att det är viktigt att vi når uppställda mål på klimatområdet finns dessutom en ekonomisk risk med att inte nå målen, eftersom Sverige då riskerar att få betala höga böter. Dessutom är det redan nu viktigt att tänka på hur Sverige nyttjar de flexibiliteter som finns inom Fit for 55 så att inte Sverige går miste om intäkter och stöd. Vidare försvårar förslaget Sveriges åtagande om utsläppsminskningar avseende framför allt kväveoxid.

Mot denna bakgrund vill Trafikanalys ifrågasätta förslaget.

Trafikanalys ger även följande medskick till regeringen:

- Promemorian ger dubbla budskap huruvida sänkt skatt på bensin och diesel påverkar beteenden. På sida 22 uppges att konsekvensanalysen bygger på ett antagande om oförändrat beteende och att det ger en god uppskattning av åtgärdernas effekt på kort och medellång sikt. På sida 27 framgår dock att beräkningen av miljöeffekter bygger på ett förändrat beteende. Trafikanalys vill beträffande prisförändringar inom transporter lyfta fram att det är bra att de beräknade klimateffekterna baseras på de elasticiteter som Konjunkturinstitutet redogör för i litteratursammanställningen [Elasticiteter inom miljö-, klimat- och energiområdet](#). Där framgår att priselasticiteten för efterfrågan på bensin på kort sikt förvisso brukar vara relativt låg, eftersom konsumenterna inte är benägna att omedelbart ändra sitt beteende. Å andra sidan ökar elasticiteten på längre sikt. Eftersom Sveriges vägfordonsflotta till övervägande del består av fordon med förbränningsmotorer innebär sänkt skatt på bensin och diesel att utsläppen

av koldioxid till atmosfären ökar, inte minst ur ett mera långsiktigt perspektiv. Ur ett sådant perspektiv kan konsumenternas konsumtion påverkas mera påtagligt, till exempel genom att de väljer att köpa nya fossildrivna fordon.

- Sänkt skatt på bensin och diesel som är varaktig innebär därför minskade incitament att övergå till elektrifierade fordon för såväl privatpersoner som näringslivet. Det bromsar utvecklingen mot en fordonsflotta med i princip noll utsläpp.
- Förslaget beräknas leda till ökade fossila koldioxidutsläpp, ungefär 900 000 ton ackumulerat till 2030. Den aviserade höjningen av reduktionsplikten den 1 juli väntas samtidigt minska utsläppen. Den sammanlagda effekten av regeringens klimatpolitik väntas redovisas i klimatredovisningen till budgetpropositionen. Distributörer av drivmedel i Sverige kommer att behöva köpa utsläppsrätter inom ETS2 för perioden 2027–2030 som kompenserar för ökade utsläpp. Det vore därför lämpligt att i konsekvensanalysen nämna hur förslaget väntas påverka denna kostnad eftersom den i slutändan kommer hamna på företag och hushåll att betala.
- Sänkta skatter på bensin och diesel bidrar generellt sett positivt till transportpolitikens funktionsmål men det sker på bekostnad av ett negativt bidrag till hänsynsmålet. Förslaget bidrar således inte entydigt till det övergripande målet om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet eftersom det innebär att både funktionsmålet och hänsynsmålet behöver utvecklas i positiv riktning.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Pia Sundbergh. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Anna Ullström deltagit samt Lisa Eriksson och Anders Brandén Klang.

Mattias Viklund

Generaldirektör