

Finansdepartementet

103 33 Stockholm

Remiss

Promemorian Befrielse från koldioxid- och energiskatt i vissa fall och förändrad omräkning av skattesatserna för diesel och bensin

Den svenska ekonomin och transportsektorn står inför en stor och snabb omställning om beslutade klimatmål ska kunna nås. Detta gäller såväl Parisavtalets mål om att begränsa ökningen av medeltemperaturen till högst 2 grader efter förindustriell tid och en strävan efter att begränsa den till 1,5 graders temperaturökning, som målet att minska utsläppen av växthusgaser med 70 procent från 2010-årsnivå till 2030 från inrikes transporter samt målet om inga nettoutsläpp av växthusgaser i Sverige från år 2045. Förslagen i den föreliggande promemorian både försvårar och fördyrar möjligheten att nå dessa mål.

VTI anser att promemorians konsekvensanalyser är huvudsakligen av tillfredsställande kvalitet men vill framförallt lyfta upp ett antal konsekvenser och kostnader som förslaget i avsnitt 4 om ändrade regler för omräkning av skattesatserna på diesel och bensin efter reala inkomstökningar leder till.

- Förslaget skickar fel signaler både om hur angeläget och hur bråttom det är med omställningen av transportsystemet.
- Förslaget kan ge temporära incitament att köpa mer bränsletörstiga fordon, framförallt om bilköparna under hösten 2019 inte inser att skattenedsättningen sannolikt är temporär. Sker detta försvårar, fördyras och förlängs omställningen av fordonsflottan.
- Förslaget kommer att öka utsläppen av koldioxid under andra halvan av 2019 eftersom en lägre drivmedelskostnad leder till ökad bilkörning.
- Det är krångligt att ändra beräkningsgrunderna för skatterna mitt under året för att sedan vid nästa årsskifte sannolikt gå tillbaka till gamla beräkningsgrunder. Det skapar en ryckighet i styrningen som riskerar att skada förtroendet för politiska beslut i allmänhet och klimatpolitiken i synnerhet.

- Förslaget leder till mindre kostnadseffektiv styrning av transportsektorns utsläppsminskningar än om det hade berört alla drivmedel och all användning.
- Förslaget kan öka efterfrågan på godstransporter på väg temporärt och således motverka arbetet med att flytta över godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Förslaget förflyttar dessutom ekonomisk ränta från staten till åkerierna.
- Förslagets korseffekter med styrmedlet Bränslebytet har inte analyserats. Bränslebytet innebär att en ökande andel biodrivmedel blandas in i de olika aktuella drivmedlen. Det kan på sikt fasa ut de fossila drivmedlen helt, vilket ju raderar skattebasen för koldioxidskatten.
- I och med Bränslebytet har koldioxidskatten i praktiken förlorat sin styrande effekt, och utan analys är det inte klart vilken prisminskning vid pump som förslaget, tillsammans med Bränslebytet, leder till.

Avslutningsvis efterfrågar VTI även en djupare analys av möjligheterna att stödja de areella näringarna på annat sätt än genom koldioxid- och energiskattenedsättningar. Även denna sektor står inför ett behov av en omvandling. Införande av full koldioxid- och energiskatt skulle ge incitament till omställning inklusive teknisk utveckling. Intäkterna skulle kunna återföras till sektorn som stöd i annan form för att behålla dess konkurrenskraft.

I detta ärende har Generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Forskare Johanna Jussila Hammes har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har också forskningschef Mikael Johannesson deltagit.

För VTI

Tomas Svensson
Generaldirektör