

## Yttrande över promemorian Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel för 2022

Statens väg och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats avge yttrande över rubricerad remiss.

Denna promemoria är snarlik den som VTI yttrat sig över i september 2020 (Fi2020/03655/S2). VTI har ett något förändrat perspektiv till den nu föreliggande promemorian.

Det konstateras i den nu föreliggande promemorian att en paus av den årliga BNP-indexeringen ”medför att energiskattens resursstyrande karaktär för bensin och diesel försvagas något jämfört med nuvarande regler.” och att förslaget medför ”något försämrade möjligheter för Sverige att på ett kostnadseffektivt sätt nå målet om 70 procent minskade utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter (utom luftfart) till 2030.” Samtidigt konstateras att förslaget ”påverkar hushållen i relativt liten omfattning”, med en uppskattad årlig genomsnittlig kostnadsökning om 150 och 100 kr för bensin respektive diesel.

Till att börja med vill VTI konstatera att komplexiteten i den befintliga lagstiftningen i kombination med den höga osäkerheten om utvecklingen av priser på olika bränslen samt på olika slags bilar och bilanpassningsteknologier gör det svårt att korrekt överblicka olika scenarier och konsekvenser. Utifrån vår förståelse av underlaget gör vi följande observationer.

1. Om syftet med indexeringen är att säkerställa en förutsägbar successiv prisökning på fossila bränslen så att de som överväger att köpa och använda bil ges en långsiktig signal om att priserna på fossilt bränsle fortsatt kommer att öka för att nå utsläppsmålen, så är behovet av en sådan skatt beroende av vilken prisutveckling som annars skulle komma att ske. Under det senaste året har bränslepriserna legat klart under 2019 års nivåer och en indexering hade delvis kunnat parera detta. En försvagning av incitament till klimatomställning i transportsektorn är inte i linje med BNP-indexeringens ursprungliga syfte att ge en långsiktig signal om vikten av att minska utsläppen av växthusgaser och även bidra till en effektivare energianvändning. Dessutom innebär en pausning av BNP-indexeringen att incitamenten för omställningen mot en energieffektivare flotta försvagas och betinget skjuts på framtiden. Det är dessutom sannolikt att kostnaderna för en omställning ökar ju snävare tidsfönstret för att genomföra den är.
2. Om bedömningen är att konsumenter bör kompenseras för att fordonsbränslepriserna ökar (vilket vi läser som huvudargumentet för att åter pausa BNP-indexeringen), bör det finnas mer träffsäkra och kostnadseffektiva sätt att genomföra en sådan kompensation på, som

inte samtidigt försvagar incitamenten för en snabb omställning mot en energieffektivare flotta. Alternativa sätt ger också utrymme för att rikta kompensationen till olika grupper.

3. Reduktionsplikten bedöms enligt promemorian Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation dels leda till ökad efterfrågan på biodrivmedel och därmed höjda priser på biodrivmedel, dels till att bränslebolagen behöver höja priserna på blandningar innehållande fossila bränslen. En uppskattning av prisökningen som anges till 2030 (s. 38) är högst 2,9 kronor per liter för bensin och 5,4 kronor per liter för diesel. Därför kommer man en bit mot målet att minska utsläppen från transportsektorn (flyget undantaget) med minst 70 % från år 2010 till 2030 även om bränsle- och energiskatten inte ökar.

4. Detta indikeras även i Trafikverkets rapport Klimatstyrmedel i infrastrukturplaneringen TRV 2020:221. I rapporten beskrivs hur en avvägning görs mellan ökad elektrifiering av vägfordon, ökad användning av biodrivmedel och ökade bränslepriser för att nå målen. Den föreslagna avvägningen syftar till att nå målen på ett kostnadseffektivt sätt. I den beskrivna kostnadseffektiva kombinationen av styrning antas bränslepriserna behöva öka med 85 procent (realt) från 2017 till 2040 till ca 27 kr/liter (dagens prisnivå), till följd av högre bränsleskatt (2 procents höjning per år enligt regeringsbeslut) och ökad inblandning av biodrivmedel (TRV 2020:221, s. 5).

5. Vi kan inte finna en samlad beskrivning för Trafikverkets kostnadseffektiva scenario med tillhörande pris- och konsumtionsbanor. Ett sammanhängande scenario vore värdefullt för att bedöma konsekvenserna av en avvikelse från beslutad politik.

Det vore också värdefullt om scenarier för den väntade prisutvecklingen på bränslen underbyggde bilden av vilken styrningskombination som kan vara påkallad för att nå målen. Möjligen kan Trafikverkets underlag för dess scenarioanalyser användas för att ge ökad klarhet.

Beslut i detta ärende har tagits av generaldirektör Tomas Svensson. Föredragande har varit senior forskare Roger Pyddoke. I beredningen har även följande medarbetare deltagit: forskare Lisa Björk och forskningschef Mikael Johannesson.

Tomas Svensson  
Generaldirektör  
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI