



2023-09-27

fi.remissvar@regeringskansliet.se
tina.svensson@regeringskansliet.se

Ert dnr: Fi2023/02433
Handläggare: Annarella Löfblad

Svensk Kollektivtrafiks remissvar rörande promemorian Sänkt skatt på bensin och diesel

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 93 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

Promemorians förslag

Energiskatten på bensin (miljöklass 1) sänks 2024 med 1 krona och 31 öre per liter jämfört med omräknad nivå. Summan av energi- och koldioxidskatten för sådan bensin blir då 60 öre lägre per liter 2024 än skatten år 2023.

Energiskatten för övrig bensin, utom alkylatbensin, bestäms till nivåer som innebär att summan av energi- och koldioxidskatten blir 60 öre lägre per liter än 2023. Energiskatten på alkylatbensin höjs med 10 öre per liter jämfört med omräknad nivå.

Energiskatten på diesel (miljöklass 1) sänks 2024 med 341 kronor per kubikmeter jämfört med omräknad nivå. Energiskatten på diesel i övriga miljöklasser ändras på motsvarande sätt. För s.k. märkt diesel



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

sänks koldioxidskatten 2024 med 259 kronor per kubikmeter jämfört med omräknad nivå.

För 2025 bestäms energi- och koldioxidskattebeloppen för bensin, diesel och andra bränslen med skattesatser som har omräknats från 2024 års nivåer. För bensin (utom alkylatbensin) sänks dock de omräknade energiskattebeloppen med 60 öre per liter.

Ändringen avseende 2024 träder i kraft den 1 januari 2024 och avseende 2025 den 1 januari 2025.

Remissynpunkter

Svensk Kollektivtrafik ställer sig negativ till förslagen om sänkt skatt på bensin och diesel. Svensk Kollektivtrafik anser inte att bilresor drivna med fossila drivmedel såsom bensin och diesel ska gynnas då samhället i stort och transportsektorn i synnerhet behöver ställa om till både hållbara och transporteffektiva färdssätt och drivmedel, och detta skyndsamt. Premiering av fossila drivmedel försämrar människors förutsättningar att göra hållbara resval, ökar utsläppen och ökar bilens konkurrenskraft gentemot kollektivtrafiken ytterligare. Förslagen kommer enligt promemorians konsekvensanalys att öka utsläppen av fossil koldioxid från transportsektorn och arbetsmaskiner med ungefär 350 000 ton 2024 och ungefär 490 000 ton 2025.

Förslaget ska även ses tillsammans med övriga förslag som regeringen beslutat som gynnar bilresande och fossila drivmedel och ökar utsläppen av växthusgaser, som 3-årig sänkning av skatt på bensin och diesel, att behålla och att dra tillbaka reformeringen av reseavdraget och samtidigt höja reseavdraget för bilpendlare samt slopad bonus för miljöbilar. Dessa beslut kommer enligt regeringen att öka utsläppen av växthusgaser med ytterligare omkring 0,5 miljoner ton år 2024 och, allt annat lika, med över en 1 miljon ton år 2030.¹

Förslagen om att sänka reduktionsplikten för drivmedel till 6 %, för åren 2024–2026 och slopade reduktionsnivåer för 2027–2030 kommer enligt regeringens konsekvensanalys att öka klimatutsläppen från inrikes transporter och arbetsmaskiner med ytterligare 5,2 miljoner ton 2024 och med 6,7 miljoner ton 2026 jämfört med om tidigare beslut om reduktionsplikten ligger fast.²

Sammantaget kommer regeringens beslut och förslag alltså att öka utsläppen av växthusgaser med över 6 miljoner ton redan nästa år. Detta är lågt räknat. Till detta ska läggas utsläppsökningar till följd av minskad försäljning och användning av laddbara bilar och minskad vilja att investera i nya anläggningar för biodrivmedel som inte har utsläppsberäknats av Regeringskansliet.³ Förslagen

¹ [Klimatpolitiska rådet \(2023\) Klimatpolitiska rådets rapport 2023 Och Finansdepartementet \(2023\) Sänkt skatt på bensin och diesel, september 2023](#)

² [Regeringskansliet \(2023\) Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel](#)

³ [Regeringskansliet \(2023\) Promemoria Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel](#)



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

om sänkta drivmedelsskatter och sänkt reduktionsplikt kommer dessutom att leda till en överflyttning av resande från kollektivtrafik till bil, vilket ökar utsläpp av växthusgaser ytterligare. Denna ökning har inte heller utsläppsberäknats. Överflyttningen från kollektivtrafik till bil kommer även att leda till minskade biljettintäkter för kollektivtrafiken.

Även i kristider måste miljömålen vara viktiga då klimatkrisen inte försvunnit utan snarare måste hanteras med extra skyndsamhet. Istället för att gynna fossila bränslen och privat bilägande och bilresande bör åtgärder som främjar hållbara alternativ såsom kollektivtrafik premieras.

Den svenska kollektivtrafiken har under många år banat väg och lett arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Förutom att vara en grundbult för människors hållbara resande utan bil har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna arbetat systematiskt för att minska de egna utsläppen. Den upphandlade kollektivtrafiken med buss drivs idag till 93 % på förnybara drivmedel eller el. Lägre kostnader på fossila drivmedel gör att den relativa kostnaden för förnybara drivmedel blir högre. Detta sker samtidigt med stora generella prisökningar på biodrivmedel p.g.a. ökad efterfrågan och att priserna på biodrivmedel följer med upp när dieselpriserna ökar. Sedan 2019 har priset på biodrivmedel ökat med nästan 200 %. För kollektivtrafiken handlade det om över 1,5 miljarder kr i ökade bränslekostnader för 2022, de höga priserna ligger kvar under 2023 och för många RKM:er är detta ekonomiskt betungande.

Departementet konstaterar i konsekvensanalysen att förslaget leder till att incitamenten till transporteffektivisering, elektrifiering och användning av höginblandade bränslen försvagas samt att förslaget leder till ökad användning av fossila drivmedel. Denna analys håller vi med om. Det är dessutom viktigt att se på de samlade förslagen inom området och detta förslag tillsammans med andra bilgynnande förslag från regeringen stärker ytterligare bilens position vid val av färdmedel. Det skickar även signalen att den egna bilen är det viktigaste färdmedlet och utsläpp från dessa är mindre viktiga. Efter pandemin ser vi förstärkta bilvanor, något som regeringens förslag både uppmuntrar och bekräftar, det går tvärt emot riksdagens och regeringens miljömål. Regeringens förslag gör det definitivt svårare och svårare att uppnå 2030-målen för transportsektorn. Det inte bara minskar möjligheterna något.

Att premiera och göra bilresande billigare försämrar kollektivtrafikens och andra hållbara färdsets konkurrenskraft, i en tid där det borde vara tvärtom. För att nå miljömålen vill vi se åtgärder som minskar människors kostnader för resor och samtidigt uppmuntrar till hållbara val, bl.a.

- Ta bort förmånsskatten på månadskort och årskort i kollektivtrafiken.
- Öka investeringarna i banor som ökar kapaciteten för pendel- och regionaltågstrafiken och annan tågtrafik.
- Ersätt reseavdraget med en skattereduktion för arbetsresor som är lika mycket värd oavsett inkomst och oavsett om man pendlar med bil, buss, tåg eller cykel till jobbet.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

- Sluta tillämpa fyrstegsprincipen baklänges. Ge Trafikverket en tydlig instruktion om att planera, föreslå, finansiera och genomföra åtgärder som kan påverka efterfrågan på transporter, val av transportsätt och ge effektivare användning av befintlig infrastruktur.

Vi håller inte med promemorians analys om att förslaget endast i marginell omfattning påverkar den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män. Förslaget, som behöver ses tillsammans med övriga beslut gällande drivmedel och bilresande gynnar i stor utsträckning mäns bilresande och inte hållbara färdssätt som kvinnor i stor utsträckning står för.

Svensk Kollektivtrafik anser dessutom att regeringen ska använda bränslekrisen till att skapa energifrihet för Sverige genom ökade satsningar på inhemsk produktion av HVO, biogas, RME och andra biodrivmedel, liksom på el, samt till att minska energiförbrukningen och koldioxidutsläppen genom att styra mot hållbara transporter såsom kollektivtrafik istället för att cementera fossilberoendet. Premierandet av privat bilresande med bensin- eller dieseldrivna fordon bidrar inte till hållbar utveckling och ett fossilfritt transportsystem.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD