



2023-06-26

fi.remissvar@regeringskansliet.se  
babak.werngren@regeringskansliet.se

Ert dnr: Fi2023/01509  
Handläggare: Annarella Löfblad

## **Svensk Kollektivtrafiks remissvar rörande promemorian Vissa förslag på bränsleskatteområdet inför budgetpropositionen 2024**

*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, riksferietjänst, sjukresor och skolskjuts.*

### **Sammanfattning av promemorians förslag**

Energi- och koldioxidskattesatserna på bränslen föreslås inte indexeras inför kalenderåren 2024 och 2025. För 2026 och efterföljande kalenderår ska skattebeloppet åter bestämmas genom omräkning men med utgångspunkt i skattesatsen för 2025 och det allmänna prisläget i juni 2024.

En utökad nedsättning av koldioxid- och energiskatt på diesel som används i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet föreslås gälla även för sådan förbrukning som sker under 2024 och 2025.

Ändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2024.

### **Remissynpunkter**

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 färdmedel och drivmedel, och detta skyndsamt. Premiering av fossila drivmedel försämrar människors förutsättningar att göra hållbara resor, ökar utsläppen och ökar bilens konkurrenskraft gentemot kollektivtrafiken ytterligare. Förslaget ska även ses tillsammans med övriga förslag som regeringen beslutat, som 3-årig sänkning av skatt på bensin och diesel, att behålla och att dra tillbaka



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

reformeringen av reseavdraget och samtidigt höja reseavdraget för bilpendlare och att sänka reduktionsplikten för drivmedel till 6 %, som även dessa gynnar bilresande och fossila drivmedel och ökar utsläppen av växthusgaser. Naturvårdsverket har inte hunnit göra exakta analyser av hur mycket sänkningen av reduktionsplikten kommer att öka utsläppen av växthusgaser. Men Klimatpolitiska rådet beskriver utifrån tidigare analyser storleksordningen av de effekter som kan uppstå. En kraftig sänkning av reduktionsplikten kan öka utsläppen med upp till ca 5 miljoner ton år 2024 för att därefter öka till omkring 7 miljoner ton år 2030. Till detta kommer utsläppsökningar på upp till 500 000 ton 2024 och därefter öka till 1 miljon ton 2030 till följd av besluten att sänka drivmedelsskatten, slopa bonusen för miljöbilar och den tillbakadragna reformeringen av reseavdraget. Dessutom ökar utsläppen från arbetsmaskiner med 2,7 miljoner ton till 2030.<sup>1</sup>

Även i krigskristider 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. Dessutom är kollektivtrafikresandet, och därmed biljettintäkterna, trots en snabb återhämtning efter pandemin fortfarande över 1 miljard lägre i år än 2019.

Departementet konstaterar i konsekvensanalysen att förslaget leder till att incitamenten till transporteffektivisering, elektrifiering och användning av höginblandade bränslen inte blir lika höga samt att förslaget leder till ökad användning av låginblandade 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.

---

<sup>1</sup> [Klimatpolitiska rådet \(2023\) Klimatpolitiska rådets rapport 2023](#)



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Som konstateras i promemorian så omfattas även ren biogas av detta förslag då skattebefrielsen försvunnit p.g.a. en EU-dom och biogas beskattas därför som naturgas. Det är självklart positivt att ren biogas blir lite billigare men vad som behövs är pålitliga långsiktiga lösningar. Skattepåslaget för biogas är ca 300 miljoner kr per år för kollektivtrafiken. Vi vill se långsiktiga lösningar för hållbara drivmedel och att regeringen skyndsamt hittar lösningar för att återinföra en skattebefrielse för biogas.

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
- 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 färdset 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