



2024-09-30

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

Ert dnr: Fi2024/01726  
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 95 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**

I promemorian föreslås att skatten på bensin och diesel sänks för att kompensera prisuppgång vid höjning av reduktionsplikten till 10%. Skatten ska sänkas den 1 januari 2025 och ytterligare den 1 juli 2025. Slutligen föreslås i promemorian att de skattesatser som gäller efter sänkningarna 2025 för bensin och diesel även ska gälla under 2026.

Den 1 januari 2025 sänks energiskatten på bensin med 35 öre per liter jämfört med den nivå som tidigare beslutats för 2025. Den 1 juli 2025 sänks energiskatten på bensin (utom 19 alkylatbensin) med ytterligare 32 öre per liter. De skattenivåer som gäller efter sänkningarna 2025 för bensin ska även gälla under 2026.

Den 1 januari 2025 sänks energi- och koldioxidskatten på diesel (utom på s.k. lågbeskattad olja) med sammanlagt 170 kronor per kubikmeter jämfört med den nivå som tidigare beslutats för 2025. Den 1 juli 2025 sänks energiskatten på diesel (utom lågbeskattad olja) med ytterligare 320 kronor per kubikmeter.

De skattenivåer som gäller för diesel och lågbeskattad olja efter sänkningarna 2025 ska gälla även under 2026.

### **Remissynpunkter**

Svensk Kollektivtrafik ställer sig negativ till förslagen om sänkt skatt på bensin och diesel. Svensk Kollektivtrafik anser inte att bilresor drivna med fossila



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

drivmedel såsom bensin och diesel ska gynnas då samhället i stort och transportsektorn i synnerhet behöver ställa om till både hållbara och transporteffektiva färdsätt 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 även om reduktionsplikten höjs. Förslaget bedöms leda till att konsumtionen av fossila drivmedel ökar och därmed att de territoriella utsläppen av fossil koldioxid från transportsektorn och från arbetsmaskiner ökar med ungefär 100 000 ton 2025. På längre sikt blir beräkningen mer osäker, men ackumulerat till 2030 kan utsläppen öka med ungefär 900 000 ton. Höjningen av reduktionsplikten den 1 juli väntas samtidigt minska utsläppen. Skattesänkningen bidrar inte till minskat transportarbete.

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 dra tillbaka reformeringen av reseavdraget och istället behålla och 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.<sup>1</sup>

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.<sup>2</sup> Förslagen om sänkta drivmedelsskatter och den sänkta reduktionsplikten, även om den nu höjs lite, 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. Ett ökat eller bibehållet bilresande skapar trängsel och sämre luftkvalitet i städer och tätorter varför det även av dessa anledningar är viktigt att öka de hållbara färdmedelsalternativen och minska biltrafiken och därmed skapa bättre stadsmiljöer ur ett folkhälsoperspektiv.

Den svenska kollektivtrafiken har under många år banat väg och lett arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Förutom att vara en grundbult för människors

---

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

<sup>2</sup> [Regeringskansliet \(2023\) Promemoria Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel](#)



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Hållbara resande utan bil har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna arbetat systematiskt för att minska de egna utsläppen. Den upphandlade kollektivtrafiken med buss drivs idag till 95% 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 dieselpriiserna ökar.

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 Sveriges och EU:s klimatmål för transportsektorn till 2030.

Att premiera och göra bilresande billigare försämrar kollektivtrafikens och andra hållbara färdsetts 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 marginellt gynnar män mer än kvinnor. Förslaget, som behöver ses tillsammans med övriga beslut gällande drivmedel och bilresande gynnar i stor utsträckning mäns bilresande och inte hållbara färdsetts som kvinnor i stor utsträckning står för.

Svensk Kollektivtrafik anser att regeringen ska minska energiförbrukningen och koldioxidutsläppen genom att styra mot hållbara transporter såsom kollektivtrafik istället för att cementera fossilberoendet. Premierandet av privat



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

bilresande med bensin- eller dieseldrivna fordon bidrar inte till hållbar utveckling och ett fossilfritt transportsystem.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman  
VD