



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2015-08-31

Vår ref: Li 102/2015
Er ref: Fi2015/4019
Handläggare: Stefan Sedin

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
103 33 Stockholm

Remissyttrande angående Finansdepartementets remiss "Ytterligare skattehöjningar på vissa drivmedel"

Svensk Kollektivtrafik är en branschorganisation för regionala kollektivtrafikmyndigheter och länstrafikbolag.

Regeringen föreslår ett ytterligare antal höjningar av energiskatten för diesel och bensin, utöver vad som föreslogs i promemorian "Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016".

Svensk Kollektivtrafiks synpunkter:

Svensk Kollektivtrafik är starkt kritisk till förslaget då vi anser att ytterligare skattehöjningar ytterligare motverkar möjligheterna att öka kollektivtrafikresandet. Vi noterar att diesel till jord- och skogsbruksmaskiner samt diesel till vattenbruksverksamhet inte omfattas av skattehöjningen. I allt väsentligt hänvisar vi till vårt svar på ovan nämnda promemoria, se nedan (beräkningarna bygger på de i promemorian föreslagna höjningarna, och har inte hunnit uppdateras med de i denna remiss föreslagna ytterligare höjningar).

Synpunkter på "Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016"

Svensk Kollektivtrafik är starkt kritiskt till de föreslagna förändringarna av följande skäl:

1. Ca 8000 bussar drivs idag med diesel, varav knappt 7000 upphandlats av medlemmar i Svensk Kollektivtrafik. En höjning av energiskatten på diesel med 48 öre per liter skulle innebära en kostnadsökning motsvarande ca 70 miljoner kronor per år för de upphandlade bussoperatörerna. Med indexerade avtal innebär detta även en ökande kostnad för de offentliga beställarna.

Regeringen konstaterar i vårbudgeten (prop. 2014/15:100) att det finansiella läget i kommunsektorn är ansträngt och att utgifterna för subventionering av kollektivtrafik blivit överraskande höga. Att då ytterligare höja kollektivtrafikens kostnader kommer inte att minska kollektivtrafikens kostnader. Man ska också hålla i minnet att

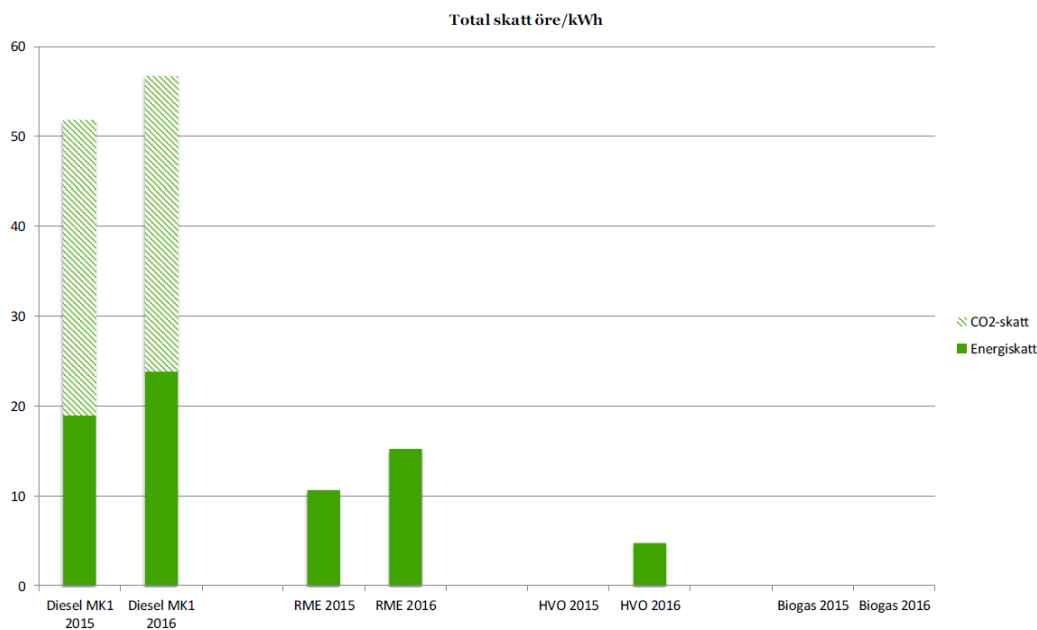


SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

drivmedel redan är den enskilt största kostnadsposten efter personalkostnader för ett bussföretag.

2. Införande av energibesättning av HVO med 46 öre per liter samt energibesättning på RME/FAME med 45 öre per liter. I praktiken innebär det att HVO får en minskad skattebefrielse från 100 % till 80 % och höginblandad RME/FAME får en minskad skattebefrielse från 44 % till 36 % av den energiskatt som gäller för dieselbränsle. Dock föreslås inte någon energiskatt på naturgas eller biogas.

Bränsle	Energibesättning 2015 kr/liter / skattebefrielse	Föreslagen förändring 2016
Diesel MK1	1,83	0,48
FAME/RME	44 % avdrag	36 % avdrag
HVO	100 % avdrag	80 % avdrag
Biogas	100 % avdrag	100 % avdrag
Naturgas	0	0



Omräknade till öre per kWh blir energiskatten:

Energiskatt öre/kWh	2015	2016	Diff	Proc höjning
Diesel MK1	19	23,9	4,9	26%
RME	10,6	15,3	4,65	44%
HVO	0	4,8	4,8	N/A
Naturgas	0	0	0	0%
Biogas	0	0	0	0%

Framförallt är den relativa skatthöjningen för RME/FAME anmärkningsvärd. Den ökade energiskatten i kombination med den minskade skattebefrielsen innebär att energiskatten för RME/FAME ökar med 44 % jämfört med diesel.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

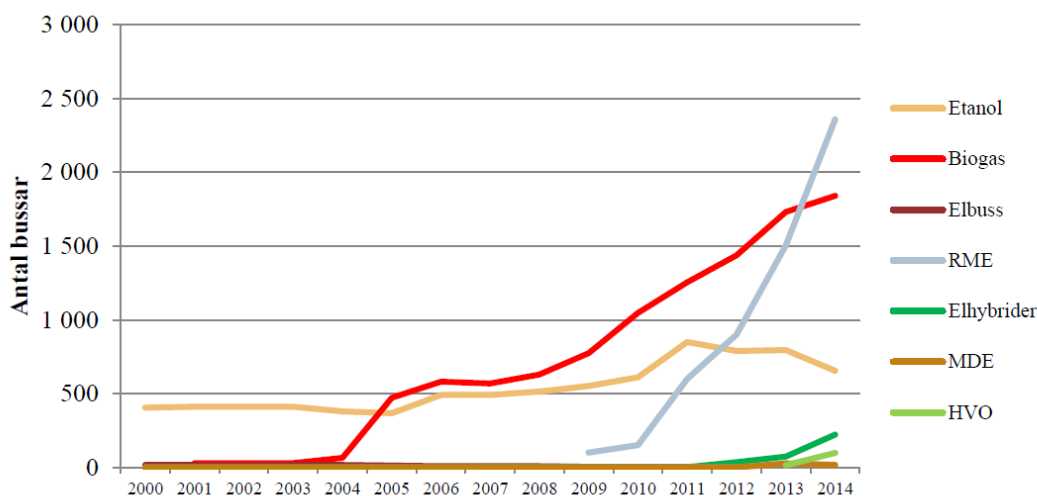
Om man även inkluderar koldioxidskatten blir den relativa höjningen för RME/FAME ännu högre:

Total skatt öre/kWh	2015	2016	Diff	Proc höjning
Diesel MK1	52	57	4,9	9,50%
RME	11	15	4,7	44%
HVO	0	4,8	4,8	N/A
Naturgas	0	0	0	0,00%
Biogas	0	0	0	0,00%

Naturgas och biogas är fortfarande obeskattad, vilket ger stora kostnadsfördelar för de bussar som använder sig av det bränslet. Att energiskatten endast höjs på flytande drivmedel och att gas och el får ytterligare stärkt konkurrenskraft i förhållande till dessa anser vi är en orimlig icke teknikneutral differentiering i beskattningen.

Man ska också hålla i minnet att det är väsentligt fler bussar som använder RME och HVO än vad som använder biogas, och ökningstakten för dessa fordon är högre än de som drivs på biogas. De föreslagna skatteändringarna riskerar därmed att dämpa övergången till en fossilfri fordonsflotta.

El, elhybrider och förnybara drivmedel för bussar 2000-2014



3. Förslaget att bränsleskatterna ska följa BNP genom en schablonhöjning av KPI plus två procent per år oavsett real BNP-utveckling innebär införandet av en ny princip inom punktskattelagstiftningen. Schablonen innebär att även energiskatten för flytande biodrivmedel kommer att höjas varje år, medan gas inte följer med.
4. Regeringen menar att EU-rättens statsstödsregler sätter begränsningar för hur låg skatt som kan tas ut på biodrivmedel. Detta anges som skäl för att höja beskattningen för flytande biodrivmedel. Det förefaller inte helt klart att EU-reglerna verkligen kan anses utesluta ytterligare kompensation för att gynna



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

biobränslen, då EU tidigare har godkänt att det nuvarande svenska systemet inte innebär någon överkompensation. Vidare anføres att bränsleproducenter kan bli återbetalningsskyldiga om inte Sverige höjer skatten. Återbetalningsskyldighet torde dock endast äga rum om subventioner är illegala och bryter mot EU:s statsstödsregler. Rättsläget verkar oklart och regeringen bör klargöra med EU-kommissionen innan några skattehöjningar genomförs. Regeringen bör dessutom avvakta utgången av kommissionens beredning av regeringens ansökan om en ytterligare förlängning av statsstödsgodkännandet med ett år till och med utgången av 2016.

5. Syftet med skattehöjningen är att föra över gods från väg till järnväg och sjöfart (sidan 3). Busstrafik handlar dock om persontransport, men behandlas här som godstrafik. Busstrafiken står idag för drygt hälften (52 %) av den lokala och regionala kollektivtrafiken, och alternativa färdmedel saknas utanför storstäderna föreslås ökade energiskatter på busstrafik. Skattens eventuella verkan som styrmedel finns alltså inte i detta fall, den leder enbart till högre kostnader.
6. Argumentet att miljöskatternas andel av BNP har minskat och att Sverige numera inte har högre miljöskatter än andra EU-länder tycks märkligt. Det kan inte vara ett självändamål med höga miljöskatter utifrån dessas BNP-andel.
7. Konsekvensanalyser utifrån busstrafiken, målsättningar om en ökad kollektivtrafik och en övergång till fossilfria fordon saknas.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Stefan Sedin
VD