

Vår referens	Diarienummer
Anders Brandén Klang	Utr 2013/2
Er referens	Datum
Fi2012/4346	2013-03-14

Remissvar på Trafikverkets rapport ”Regeringsuppdrag att belysa skillnader i hälso- och miljöpåverkan av att använda diesel av miljöklass 1 och miljöklass 3”

Trafikanalys har anmodats att yttra sig över rubricerade rapport och vill med anledning av det lämna följande yttrande.

Vi har tagit del av rapporten och några av de underlagsrapporter som den bygger på. Utredningen har genomförts med relevanta metoder och de samhällsekonomiska effekterna av en övergång till diesel med en lägre miljöklass är sakligt belysta. Trafikanalys stödjer i huvudsak rapportens slutsatser angående möjligheterna att förändra beskattningen av diesel av olika miljöklass, och vill särskilt understryka behovet av förnyad utvärdering av hur utsläppen från nyare maskiner och motorer utvecklas i praktiken innan skillnaden i beskattning upphör.

I ett kort perspektiv (de närmaste åren) är det inte försvarbart att minska skillnaderna i total beskattning mellan diesel av miljöklass 1 respektive miljöklass 3. Det skulle allvarligt försvåra möjligheterna att nå miljö kvalitetsmålen *Frisk luft* och *Bara naturlig försurning*. I ett läge där flera svenska tätorter har svårt att upprätthålla en tillräckligt god luftkvalitet skulle en sådan utveckling vara mycket olycklig. Det skulle också innebära en ökning av koldioxidutsläppen och att transportsystemet därmed kommer ännu längre från att bidra till miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan.

Trafikverket bedömer att en slopad skillnad i beskattning skulle leda till en fullständig övergång till diesel av miljöklass 3. Det får nog anses vara en väl pessimistisk bedömning, eftersom en betydande del av dieselanvändningen sker inom upphandlade uppdrag där uppdragsgivaren ställt krav på användning av diesel av miljöklass 1. Även i andra fall är det troligt att såväl arbetsgivare som arbetstagare är angelägna om att upprätthålla en god arbetsmiljö och därför kommer att efterfråga diesel av miljöklass 1, även om den är dyrare. Icke desto mindre är det mycket troligt att användningen av miljöklass 3 skulle öka dramatiskt.

I rapporten rekommenderas att en minskning av skillnaden i energiskatt kan vara lämplig från år 2015, förutsatt att koldioxidbeskattningen justeras parallellt. Avgörande för det är att omsättningstakten för nya fordon och arbetsmaskiner blir som de prognoser rapporten presenterar, och att de satta gränsvärdena för Euro VI också resulterar i kraftigt lägre utsläpp i en reell trafikmiljö eller arbetssituation.

Trafikverket poängterar att en svag konjunktur kan innebära en långsammare omsättningstakt för fordon och arbetsmaskiner. Om så blir fallet kommer de samhällsekonomiska skillnaderna mellan diesel av olika miljöklasser att bestå. Trafikanalys stödjer därför Trafikverkets förslag att skillnaden i energiskatt bör reduceras stegvis, där en eventuell andra sänkning inte genomförs innan det är motiverat utifrån en förnyad fordons- och arbetsmaskinpark.

Trafikanalys stödjer rapportens bedömning att koldioxidbeskattningen av dieselbränslen bör justeras så att den speglar de verkliga utsläppen per volym bränsle och att skillnaderna i beskattning mellan diesel av miljöklass 1 respektive 3 därmed ökar något.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Brita Saxton, efter fördragning av Anders Brandén Klang, kvalificerad utredare.

Brita Saxton
Generaldirektör