



Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över Promemorian Befrielse från koldioxid- och energiskatt i vissa fall och förändrad omräkning av skattesatserna för diesel och bensin. Diarienummer: Fi2019/00121/S2

BIL Sweden begränsar sitt yttrande till att lämna synpunkter på förslaget om förändrad omräkning av skattesatserna på bensin och diesel.

I promemorian föreslås att skattesatserna på bensin och diesel skall räknas upp med enbart KPI från 1 juli 2019 och att från 1 januari 2020 skall en återgång ske med indexomräkning med KPI plus två procent.

På kort sikt

Metoden att årligen automatiskt (utan föregående riksdagsbeslut) indexuppräknade skatterna för bensin och diesel med KPI plus schablonvärdet två procentenheter, innebär en accelererande kraftig höjning av drivmedelsskatterna, som en följd av ränta-på-ränta-effekten. Detta riskerar att få negativa effekter på samhällsekonomin i stort och för transporter av både gods och personer i synnerhet. Ett nytt starkt vägande skäl till att avskaffa överindexeringen av skatten på drivmedel är att Sverige infört en reduktionsplikt, som successivt tvingar drivmedelsdistributörer att blanda in en stigande andel biobränslen i fossila drivmedel. Med reduktionsplikten blir överindexeringen av skatten ett dubbelt styrmedel. Eftersom reduktionsplikten i sig skapar ett ökat omvandlingstryck kan indexmodellen med KPI plus två procent inte längre motiveras.

Ytterligare ett skäl till att avskaffa indexeringen är att skattehöjningen framför allt drabbar de som bor på landsbygden, som generellt sätt har äldre bilar, som är beroende av bilen för att ta sig till och från sitt arbete och som saknar alternativ till bilen. Vi anser att förslaget om indexomräkning av drivmedelsskatterna med KPI plus två procent från 1 januari 2020 därmed inte bör genomföras.

På längre sikt

Idag ska de skatter och avgifter som tas ut av trafiken och som är transportpolitiskt motiverade motsvara trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader (Riksdagens trafikpolitiska proposition, mars 2006).

Enligt en beräkning av Trafikanalys (Rapport 2018:15) är vägtrafiken i Sverige hårt beskattad. Skatter och avgifter (drivmedelsskatter, fordonsskatt mm) från vägtrafiken överstiger de totala offentliga utgifterna (väginvesteringar/underhåll mm) för vägtrafiken med ca 40 miljarder kr. Trafikanalys har också gjort beräkningar (Rapport 2018:7) av hur väl olika trafikslag bär sina samhällsekonomiska kostnader (internaliseringsgraden). Dessa beräkningar visar bland annat att bilkörning utanför tätorterna är överbeskattad, medan tätortskörning är underbeskattad. Vid exempelvis landsvägskörning med en vanlig bensinbil är de rörliga skatterna 77 procent högre än den samhällsekonomiska marginalkostnaden. Motsvarande för en dieselbil är 20 procent överbeskattning vid landsvägskörning.

Statens inkomster från skatter och avgifter inom väg- och transportområdet uppgick till närmare 100 miljarder kronor under 2017, varav ca 90 procent från vägtrafiken. Av pumppriset på bensin är i dagsläget två tredjedelar skatt och av dieselpriset är hälften skatt.

Omställningen till renare och säkrare fordon pågår redan inom fordonsindustrin. Antalet eldrivna vägfordon, främst personbilar, växer. Dessutom blir fordonen energieffektivare och drivs med biodrivmedel i allt högre utsträckning. Samtidigt står vi inför ett teknikskifte när det gäller digitalisering, uppkoppling och automatisering. Gränserna mellan transportslagen suddas ut. Drivmedels- och teknikutvecklingen leder till frågan om hur vi ska beskatta våra fordon i framtiden. I förlängningen behöver diskussionen även inkludera hela transportsektorn.

Frågan som bör besvaras är vilka principer ska vi utgå från när vi beskattar framtidens fordon? Vi behöver därför frångå det lapptäcke av skatter och avgifter som uppstått och ta fram ett nytt konkurrenskraftigt och teknikneutralt skattesystem som är både transparent och rättvist.

I avvaktan på att ett nytt skattesystem för vägtrafiksektorn införs är en indexomräkning med enbart KPI mer än väl tillräcklig.

Stockholm den 15 februari 2019

Jessica Alenius
Vice VD BIL Sweden