



Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen,
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter
103 33 Stockholm

2020-09-24

Yttrande över promemorian Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel (Fi2020/03655/S2)

BIL Sweden har fått ovannämnda promemoria på remiss. Vi tillstyrker förslaget om att pausa de två extra procentenheterna (BNP-indexeringen) i den årliga omräkningen av skattesatserna för drivmedel. Samtidigt förordar vi att detta BNP-tillägg avskaffas helt.

Promemorians förslag

I promemorian föreslås en paus nästa år av de två procentenheterna som adderas till konsumentprisindex (KPI) vid den årliga omräkningen av skattesatserna på bensin och diesel, den så kallade överindexeringen. I budgeten för 2021 föreslås dock att BNP-indexeringen pausas fram till 2022 års kontrollstation för reduktionsplikten, vilket innebär att energiskatten enbart ska räknas upp med konsumentprisindex även 2022.

Skälet till att regeringen vill pausa BNP-indexeringen är att kvoterna i reduktionsplikten föreslås höjas den 1 juli 2021, från dagens 4,2 procent till sex procent för bensin och från 21 procent till 26 procent för diesel. Därefter väntas reduktionsnivåerna öka linjärt till 28 procent för bensin och 66 procent för diesel 2030. Eftersom biodrivmedel är dyrare än det fossila vill regeringen bidra till att mildra priset på drivmedel.

Dubbla styrmedel ger stegrande drivmedelspriser

Reduktionsplikten som infördes vid halvårsskiftet 2018 innebär att drivmedelsdistributörerna varje år har en skyldighet att minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel med en viss procentsats jämfört med 2010 års nivå. Detta uppnås genom att gradvis öka inblandningen av biodrivmedel. Ökade årliga krav på inblandning av förnybart bränsle leder, allt annat lika, till högre bensinpriser eftersom det förnybara än så länge är dyrare än det fossila.

2020 höjdes reduktionsplikten för första gången (från 2,6 till 4,2 procent för bensin och från 20 till 21 procent för diesel). I budgetpropositionen för 2018 uppskattades denna höjning påverka bensinpriset med 20 öre per liter. Därför sänkte regeringen energiskatten 2020, med lika mycket som BNP-tillägget höjde skatten. Utifrån denna uppskattning från 2018, skulle den ökade reduktionsplikten nästa år höja bensinpriset med ca 23 öre per liter. Det är mer än de 13 öre som BNP-tillägget motsvarar 2021.

Metoden att årligen automatiskt (utan riksdagsbeslut) indexuppräknas skatterna för bensin och diesel med KPI plus två procentenheter, innebär en accelererande höjning av drivmedelsskatterna, som en följd av ränta-på-ränta-effekten. Detta tillsammans med årliga krav på ökad inblandning av förnybara bränslen, allt annat lika, skulle leda till stegrande drivmedelspriser. Den ökande inblandningen riskerar även att medföra en ökad bränsleförbrukning, då biodrivmedlet har väsentligt lägre energiinnehåll. För bilisten blir effekten alltså inte enbart ett högre pumppris, utan också en ökad kostnad för fler liter drivmedel.

Idag utgörs nära tio kronor, eller två tredjedelar, av priset på en liter bensin av skatt. Sveriges beskattning av drivmedel tillhör de högsta i världen. Det skapar problem och riskerar att få negativa effekter på samhällsekonomin i stort, och för transporter av både personer och gods i synnerhet. Sverige är ett glesbefolkat land, och de allra flesta resor och transporter går på våra vägar. För en majoritet av landets hushåll är bilen oundgänglig. Särskilt hårt drabbas hushållen på landsbygden som saknar realistiska alternativ till bilen för att få vardagen att fungera med jobbpendling, skolskjutsar mm. Höjda drivmedelsskatter ökar också kostnaderna för många företag, vilket försämrar Sveriges konkurrenskraft och riskerar att leda till färre jobb i glesbygd.

Med reduktionsplikten blir överindexeringen av skatten ett dubbelt styrmedel. Eftersom reduktionsplikten i sig skapar ett ökat omvandlingstryck, kan därför de två extra procentenheterna inte längre motiveras.

BIL Sweden tillstyrker den föreslagna pausen av BNP-indexeringen. Vi anser också att den ska avskaffas helt. I avvaktan på att ett eventuellt nytt skattesystem för vägtrafiksektorn införs (se nästa stycke), är en indexomräkning med enbart KPI fullt tillräcklig.

På längre sikt behövs en skattereform för vägtrafik

Det är rimligt att den som släpper ut också betalar för sig, och långsiktiga åtgärder som minskar klimatpåverkan från vägtrafiken är viktiga. Men personbilismen, och vägtrafiken sammantaget, är redan kraftigt överbeskattad.

Enligt en rapport från VTI (2020) är bidrag vägtrafiken med 66 miljarder kronor netto till statskassan 2017. Statens inkomster från skatter och avgifter (drivmedelsskatter, fordonsskatt mm) inom väg- och transportområdet uppgick till 97 miljarder kronor, medan de statliga utgifterna (väginvesteringar/underhåll mm) uppgick till 33 miljarder kronor.

VTI har också gjort beräkningar av hur väl olika trafikslag bär sina samhällsekonomiska kostnader (internaliseringsgraden). Dessa beräkningar visar bland annat att bilkörning är överbeskattad. För en vanlig bensinbil är de rörliga skatterna 85 procent högre än den samhällsekonomiska marginalkostnaden. Motsvarande för en diesebil är 40 procent överbeskattning.

Omställningen till renare och säkrare fordon sker i snabb takt inom fordonsindustrin. Antalet eldrivna vägfordon, främst personbilar, växer stadigt. Vi bedömer att 80 procent av alla nya bilar kan vara laddbara 2030, dock under förutsättning att laddinfrastrukturen byggs ut och med styrmedel som främjar omställningen. Dessutom blir fordonen allt mer energieffektiva, och drivs i allt högre utsträckning med biodrivmedel. Därtill står vi också inför ett teknikskifte när det gäller digitalisering, uppkoppling och automatisering.

Drivmedels- och teknikutvecklingen leder till frågan om hur vi ska beskatta våra fordon i framtiden. Sverige behöver frångå det lapptäcke av skatter och avgifter som uppstått, och ta fram ett nytt konkurrenskraftigt och teknikneutralt skattesystem som är både transparent och rättvist. Införandet av en smart kilometerskatt kan vara en sådan lösning. En smart kilometerskatt som kan variera med tid, plats och fordonets miljöegenskaper skulle skapa ett mer träffsäkert system.

Stockholm den 24 september 2020

Sofia Linder
Chefekonom, BIL Sweden