

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen, Enheten för
mervärdesskatt och punktskatter
Christophe Kellner

103 33 Stockholm

Stockholm

Vår referens

Dnr

2020-09-24

Philip Thunborg

Fi2020/03655/S2

Remissyttrande av promemorian Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel

Företagarna har givits tillfälle att bidra med ett yttrande gällande rubricerad promemoria och lämnar härmed följande synpunkter.

Sammanfattning

BNP-indexeringen av skatten på bl.a. bensin och diesel ska inte tillämpas för kalenderåret 2021. Skattesatserna för 2021 ska därmed endast räknas om baserat på den faktiska förändringen i konsumentprisindex mellan juni 2019 och juni 2020. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2021.

Företagarna tillstyrker förslaget.

Bakgrund

Sedan 1994 ska en årlig omräkning ske av såväl koldioxid- som energiskattesatserna på bl.a. bensin och diesel med förändringar i konsumentprisindex (KPI). Syftet med indexeringen är att realvärdesäkra skattesatserna. Sedan den 1 januari 2016 beaktas även utvecklingen av bruttonationalprodukten (BNP) vid den årliga omräkningen, vilket sker genom ett schabloniserat årligt tillägg om två procentenheter till KPI-omräkningen.

Den 1 juli 2018 infördes en reduktionsplikt för inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel, vars syfte är att skapa långsiktiga spelregler för hållbara biodrivmedel och på sikt nå en fossilfri fordonsflotta. Reduktionsplikten innebär skyldighet att minska utsläppen av växthusgaser från bensin och diesel genom inblandning av biodrivmedel och därmed kostnadseffektivt minska växthusgasutsläppen från vägtransporter med hjälp av hållbart producerade biodrivmedel. Reduktionsplikten trappas upp över tid, vilket bedöms leda till högre pumppriser. Anledningen till ökade pumppriser är bland annat de högre produktionskostnader som råder för biodrivmedel jämfört med deras fossila motsvarigheter.

Synpunkter

Reduktionsplikten är ett viktigt verktyg för att ställa om fordonsflottan och bidra till att Sverige når målet om 70 procent minskade växthusgasutsläpp från inrikes transporter år 2030. I kombination med andra styrmedel ämnade att snabba på omställningen från fossildrivna fordon till mer miljövänliga fordon (och på sikt en fossilfri fordonsflotta), exempelvis Bonus Malus-systemet, blir fordonsägande allt mer kostsamt. Inte minst för de många företagare som är helt beroende av transporter i sin verksamhet. När det nu finns en kontinuitet i reduktionsplikten, där nivåerna under kommande år ska trappas upp, anser Företagarna att dessa två nämnda styrmedel är tillräckliga.

Förslaget om att pausa BNP-indexeringen av skatten på bensin och diesel följer av att regeringen och dess samarbetspartier Centerpartiet och Liberalerna vill möta prisökningen till följd av reduktionsplikten. Liknande beslut togs under september 2019, då skatten på bensin och diesel sänktes för att möta prisökningen till följd av att den vid tillfället pausade BNP-indexeringen skulle träda i kraft den 1 januari 2020. Företagarna är positiva både till fjolårets kompromiss om sänkt skatt på drivmedel och det nu lagda förslaget om en pausad BNP-indexering. Höga priser på drivmedel försämrar konkurrenskraften och möjligheterna att verka i hela landet, särskilt på lands- och glesbygd. Vi ser dock ett stort behov av förutsägbarhet på detta område och menar därför att det vore rimligt att helt och hållet avskaffa BNP-indexeringen istället för att fortsätta med tillfälliga lösningar och kompromisser.

Sveriges småföretag (företag med 0–49 anställda) tar idag ansvar för att minska sina utsläpp. Enligt Företagarnas rapport *Hållbarhet som konkurrensfördel – småföretagen ställer om*, publicerad tillsammans med regeringsinitiativet Fossilfritt Sverige och hållbarhetsbyrån Beyond Intent, ser vi att majoriteten av Sveriges företagare har ambitionen att minska sina utsläpp av växthusgaser och att hälften redan har vidtagit utsläppsminskande åtgärder. Bland de åtgärder där företagen ser störst möjligheter att minska sina utsläpp finner vi framför allt åtgärder kopplade till transporter. Val av tjänstebil samt inköp av godstransporter och egna godstransporter är framträdande bland identifierade åtgärder. Samtidigt anser företagen att ökade kostnader är det största hindret för minskade utsläpp i verksamheten. Rapporten visar även att nästan samtliga företagare förväntar sig ökade krav på utsläppsminskningar från staten i form av regleringar och skatter. Samtidigt är det knappt hälften av företagen som upplever att de har beredskap att möta dessa ökade krav.¹ Denna låga beredskap är sannolikt en effekt av den ryckighet som präglat transportsektorn i form av skatter och regleringar, samt det faktum att vilka fordon och vilka drivmedel som företagen uppmanats att investera i har förändrats under en kort tidsperiod.

Den låga beredskapen hos företagen att kunna möta ökade krav kombinerat med omställningshinder i form av ökade kostnader medför att det krävs en helhetssyn på området så att ökade kostnader i form av flera olika styrmedel inte hindrar företagen från att ställa om. Det är positivt att regeringen i denna promemoria väger in reduktionspliktens effekter på pumppriserna. Det finns emellertid flera faktorer som påverkar drivmedelspriserna, inte minst händelser i omvärlden, varför en långsiktigt rimligare åtgärd vore att avskaffa BNP-indexeringen.

¹ Företagarna, Fossilfritt Sverige & Beyond Intent, "Hållbarhet som konkurrensfördel – småföretagen ställer om", 2019.
<https://www.foretagarna.se/contentassets/b50add3c586e450e8c69f13f4510d1e7/20190308-hallbarhet-som-konkurrensfordel--smaforetagen-staller-om---desktop.pdf>

Företagarna

Philip Thunborg

Analytiker

Daniel Wiberg

Chefsekonom och Tf. Samhällspolitisk
chef