

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter

Diarienummer
Utr 2020/54
Datum
2020-09-24

Yttrande över promemorian Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel (*Fi 2020/03655/S2*)

Den föreslagna pausen av BNP-indexeringen av skatten på bensin och diesel motiveras av ett behov att möta ökade drivmedelspriser till följd av en allt högre inblandning av biodrivmedel. I den remitterade promemorians avsnitt 3.5 anges att förslaget medför "något försämrade möjligheter för Sverige att på ett kostnadseffektivt sätt nå målet om 70 procent minskade utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter (utom luftfart) till 2030". Detta bör ses i ljuset av att Trafikanalys årliga uppföljning av de transportpolitiska målen visar att hänsynsmålet avseende växthusgasutsläpp har en tydligt positiv utveckling sedan 2009, men att den positiva utvecklingen inte går i en sådan takt att det verkar sannolikt att det uppsatta etappmålet nås i utsatt tid.¹ Förslaget bör också vägas mot storleken av effekten av pausen på drivmedelspriserna, något som Trafikanalys närmare diskuterar nedan.

Kostnadsminskningen och påverkan på tillgängligheten är liten

Enligt konsekvensanalysen (avsnitt 3.4) påverkar förslaget hushållen "i relativt liten omfattning". Förslaget medför en minskning av pumppriset med 16 öre inklusive moms för bensin och med 12 öre för diesel. För många bilister som kör 1 500 mil per år skulle detta enligt promemorian leda till lägre kostnader på 150 kronor per år för en bensinbil och 100 kronor per år för en dieselbil.

Enligt Trafikanalys statistik² var år 2019 medelkörsträckan med personbil för fysiska personer 1 171 mil, vilket är 78 procent av den körsträcka som promemorian räknar med. Det betyder att kostnaden för en bensinbil i genomsnitt skulle vara 117 kronor per år, snarare än de 150 kronor som promemorian anför. Det län som hade den längsta genomsnittliga körsträckan per bil år 2019 var Stockholms län med 1 243 mil.³ Ser vi till genomsnittlig körsträcka per person ligger Dalarnas län högst med en genomsnittlig körsträcka på 773 mil per person. Andra landsbygds-län ligger också högt, medan

¹ Trafikanalys, *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2020*, Rapport 2020:5.

² Trafikanalys, *Körsträckor 2019*, tab PB3, <https://www.trafa.se/vagtrafik/korstrackor/>

³ Trafikanalys, *Körsträckor 2019*, tab RS1, <https://www.trafa.se/vagtrafik/korstrackor/>

storstadslänen ligger lägre.⁴ Det stämmer därför som det i promemorian anges, att förslaget påverkar boende på landsbygden mer än boende i storstäderna. Körsträckan per person är dock cirka hälften av den körsträcka som promemorian räknar med. Trafikanalys konstaterar därför att kostnadseffekten för såväl storstads- som landsbygdsboende är mindre än förslaget anger, vilket försvagar argumenten för förslaget. Trafikanalys bedömer sammantaget att justeringens betydelse för hushållens tillgänglighet är liten.

Efterfrågeutvecklingen för olja

Förslaget tar hänsyn till den högre kostnadsnivån för biodrivmedel och den högre inblandningen i och med reduktionsplikten. Det kan emellertid samtidigt finnas anledning att uppmärksamma oljeprisets utveckling. Sedan juli 2018 har råoljepriset sjunkit med 22 procent.⁵

Ambitiös politik och tydliga signaler om viljan att minska oljeberoendet kan tala för att den långsiktiga efterfrågan på olja kan vara vikande. Den nyligen utkomna BP Energy Outlook⁶ har gjort tre scenarier över den långsiktiga anpassningen till ett mer fossilfritt samhälle och ser i alla scenarier en minskad efterfrågan på olja totalt sett. En minskande efterfrågan på råolja torde även betyda sjunkande genomsnittspriser på råolja på lång sikt, och därmed trendmässigt sjunkande priser på fossila fordonsbränslen. Denna minskande prisutveckling på fossila fordonspriser kan inom reduktionspliktssystemet komma att motverka biobränslenas högre kostnadsnivå.

Överflyttning och grön skatteväxling

Av konsekvensanalysen framgår att de lägre skattenivåerna i första ledet påverkar åkerinäringen och därigenom de näringar som är beroende av vägtransporter. Goda villkor för den svenska åkerinäringen är viktigt, men samtidigt står lägre drivmedelsbeskattning i kontrast till regeringens aviserade politik om att minska transporterna på väg till förmån för järnväg och sjöfart. Det är till synes inte heller i linje med den aviserade gröna skatteväxlingen, där miljöskatter och andra "gröna" skatter höjs samtidigt som skatt på arbete med mera sänks.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Björn Olsson.

Mattias Viklund
Generaldirektör

⁴ Körsträckan per person fås genom att sammanlagd körsträcka i länet divideras med länets folkmängd. Statistik från regional miljömålsuppföljning, tabell 2, <http://extra.lansstyrelsen.se/rus/Sv/statistik-och-data/korstrackor-och-bransleforbrukning/Pages/default.aspx>

⁵ SPBI, <https://spbi.se/statistik/priser/oljepriset/>

⁶ BP, <https://www.bp.com/en/global/corporate/energy-economics/energy-outlook.html>