

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter

Diarienummer
Utr 2021/18
Datum
2021-04-09

Yttrande över promemorian Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel för 2022 (Fi 2021/01053)

Liksom i fjol ser Trafikanalys skäl som talar emot en pausad indexering av skatten på bensin och diesel.¹

Förslaget motverkar klimatomställningen

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 inte går i en sådan takt att det verkar sannolikt att det uppsatta etappmålet nås i utsatt tid.²

Vidare nämner Klimatpolitiska Rådet i sin nyutkomna rapport den pausade indexeringen av skatten på bensin och diesel under 2021 som en åtgärd som motverkar klimatomställningen eftersom den kan leda till ökad efterfrågan på drivmedel och högre utsläpp än vad som annars vore fallet.³

Bensin- och dieseldriven vägtrafik är underinternaliserad

Mot bakgrund av vår årliga analys av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till de skatter och avgifter kan vi konstatera att bensin- och dieseldriven vägtrafik är underinternaliserad.⁴ Trafiken i fråga betalar inte sina kostnader på det sätt som avses enligt det transportpolitiska kostnadsansvaret. Även i det perspektivet framstår det mindre lämpligt att pausa indexuppräknigen av skatten på bensin och diesel.

¹ Trafikanalys yttrande över promemorian från 2020 finns här:

<https://www.trafa.se/vagtrafik/yttrande-over-promemorian-pausad-bnp-indexering-av-skatten-pa-bensin-och-diesel-10853/>

² Trafikanalys, *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2020*, Rapport 2020:5.

³ Klimatpolitiska Rådets rapport 2021, s 63, <https://www.klimatpolitiskaradet.se/wp-content/uploads/2021/03/klimatpolitiskaradetrappport2021.pdf>

⁴ Trafikanalys, *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2020*, Rapport 2021:4, <https://www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/transportsektorns-samhallsekonomiska-kostnader-for-2020-12132/>

Kostnadseffekten och påverkan på tillgängligheten är liten

Enligt konsekvensanalysen (avsnitt 3.4) påverkar förslaget hushållen "i *relativt liten omfattning*". Förslaget har en kostnadseffekt på pumppriset med 16 öre inklusive moms för bensin och med 12 öre för diesel.

Enligt Trafikanalys statistik⁵ var år 2019 medelkörsträckan (per bil) med personbil för fysiska personer 1 171 mil, vilket är 78 procent av den körsträcka som promemorian räknar med. Det betyder att kostnadseffekten 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.⁶

Ser vi till genomsnittlig körsträcka *per invånare* ligger flera landsbygds-län högt. Dalarnas län har högst genomsnittlig körsträcka med 773 mil per person. Andra landsbygds-län ligger också högt, medan storstads-länen ligger lägre.⁷ Det stämmer därför som det i promemorian anges, att förslaget påverkar boende på landsbygden mer än boende i storstäderna. Körsträckan och därmed kostnaden 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. Å andra sidan är klimateffekten av den pausade indexeringen måttlig. Trafikanalys bedömer sammantaget att förslaget har liten betydelse för hushållens tillgänglighet.

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 transporter 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 från avdelningen för styrmedels- och omvärldsanalys (STOA). Avdelningschef Gunnar Eriksson har medverkat i handläggningen av ärendet.

Mattias Viklund
Generaldirektör

⁵ Trafikanalys, *Körsträckor 2019*, tab PB3, <https://www.trafa.se/vagtrafik/korstrackor/>

⁶ Trafikanalys, *Körsträckor 2019*, tab RS1, <https://www.trafa.se/vagtrafik/korstrackor/>

⁷ 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>