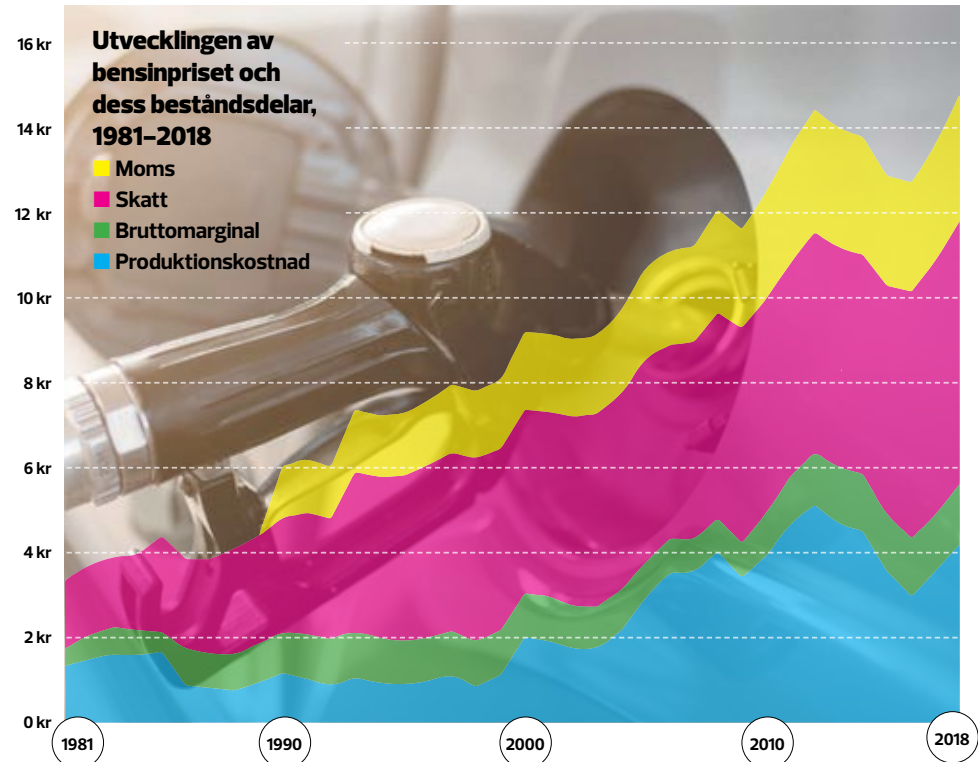


**Sofias skatter: Del 9**  
Sofia Linder, Skattebetalarnas chefekonom, guidar dig rätt i skattedjungeln.



**1. VAD?**  
→ **BENSINPRISET** sprängde i fjol 16-kronorsvallen och årsgenomsnittet landade på 15,36 kronor per liter. Att tanka bilen gräver stora hål i plånboken och när vi tankar utgörs största delen av skatt, över 60 procent av priset.  
De senaste åren har bensinskatten rönt stort medialt fokus och väckt folklig

# MEST SKATT I TANKEN



Källa: SPBI (Svenska Petroleum & Biodrivmedel Institutet), genomsnittligt försäljningspris vid pump.

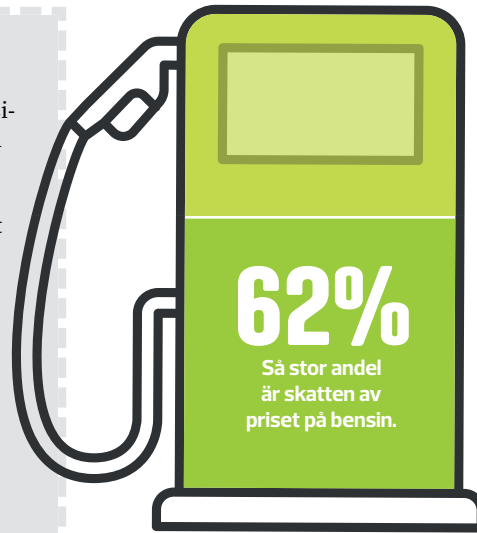
ilka på grund av att den höjts varje år. Detta trots Magdalena Anderssons löfte inför förra valet om att inte höja bensinskatten. 2017 utökades den årliga inflationsindexeringen med två procentenheter. Vid halvårsskiftet stoppas dock denna överindexering av Moderaternas och Kristdemokraternas budget. Det innebär att årets höjning på 33 öre inklusive moms då sänks till 17 öre. Men det finns en överhängande risk att regeringen river upp beslutet redan i vårens ändringsbudget. Det finns också en stor osäkerhet gällande Januariöverenskommelsens gröna skatteväxling om 15 miljarder. Risker är stora att denna kommer att innebära kraftigt höjda drivmedelsskatter.

2.

## HUR?

→ **MELLAN 1924 OCH 1995** var bensinskatten en punktskatt. Från och med 1995 beskattas bensen med koldioxidskatt, energiskatt och sedan 1990 är även hela priset momsbelagt (gäller även diesel). Att momsen läggs ovanpå det beskattade bensinpriset innebär i praktiken att man betalar skatt på skatten.

Av 2018 års bensinpris (15,34 kronor per liter) utgjordes 62 procent, eller 9,50 kronor, av skatt och resterande del av råvarupriset och handlarens bruttomarginal. Skattens andel varierar med råvarupriset. Skatterna på bensen och diesel står tillsammans med de fordonsrelaterade skatterna för cirka två tredjedelar av miljöskatternas bidrag till statskassan.



”

**Bensinskatten (och diesel) avser tre olika skatter: koldioxidskatt, energiskatt och moms.**



3.

## VARFÖR?

→ **SKATTEN PÅ BENSIN** justeras årligen med inflationen och 2017 kompletterade den rödgröna regeringen således indexeringen med ytterligare två procentenheter. Detta innebär årliga automatiska höjningar som inte kräver beslut i riksdagen. Genom åren har skatten höjts ytterligare med varierande motiv. De bakomliggande skälen till höjningarna sedan 2014 är flera:

*Ett skäl* är klimat- och miljörelaterat, eftersom regeringen har som målsättning att göra Sverige till vad de kallar för ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Där utgör kraftigt minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken en central del. En del i detta är det så kallade bränslebytet, reduktionsplikten, som inleddes vid halvårsskiftet i fjol. Den innebär utökade krav för oljebolagen att blanda in förnybara bränslen i bensen och diesel, med målsättningen att andelen ska uppgå till 50 procent 2030.

*Ett annat skäl* är att låga och sjunkande råvarupriser hade gjort drivmedlen billigare om inte skatterna höjts. Det har också möjliggjort höjningar av skatten utan att konsumenterna märkt av stigande priser vid pumpen.

*Ett tredje skäl*, som inte är lika uttalat, är strikt fiskalt. Beskattningen av drivmedel inbringar helt enkelt mycket pengar till statskassan. Ända fram till budgetåret 1980/81 var bensinskatten öronmärkt för olika ändamål inom trafikområdet, såsom byggnation och underhåll av vägar. I dag finns ingen sådan koppling utan de intäkter som bensinskatten genererar går direkt till statskassan.

4.

## EFFEKT/PROBLEM

→ **EN DRIVMEDELSBESKATTNING** som tillhör de högsta i världen ger flera problem. Sverige är ett av Europas mest glesbefolkade länder och de allra flesta resor går på våra vägar. För en majoritet av landets hushåll är bilen oundgänglig för att få vardagen att gå ihop. Höga skatter på drivmedel drabbar särskilt boende på landsbygden som saknar realistiska alternativ till bilen. Möjligheterna att jobba eller söka jobb på pendlingsavstånd försämrats. Höjda bensinskatter ökar också kostnaderna för många företag, vilket försämrar Sveriges konkurrenskraft och riskerar att leda till färre jobb i glesbygd.

Att många inte kan välja bort bilen gör den tacksam att beskatta långt utöver de samhälls-ekonomiska kostnader som den orsakar. Personbilismen är redan i dag kraftigt överbeskattad och står för mer än de kostnader de orsakar (miljöpåverkan, vägsitage och olyckor).

Det behövs långsiktiga åtgärder som minskar klimatpåverkan från vägtrafiken. Men att höja världens högsta bensinskatt ytterligare slår hårt mot både hushåll och företag. Utvecklingen går dessutom snabbt framåt med stadigt minskade utsläpp och lägre bränsleförbrukning och vägar fylls på med allt fler hybrid- och elbilar.

Det är i dag oklart hur den gröna skatteväxlingen kommer att utformas. Eftersom miljöskatterna till största del utgörs av bränsleskatter finns dock en överhängande risk för kraftiga höjningar och bensinpriser på runt 20 kronor per liter.

Det är problematiskt med dolda skatter, som bensinskatten, när gemene man inte tydligt kan se hur stor del av bensinpriset som utgörs av skatt.

