



# **Bensinpriset pressas upp av skatter och politiska beslut**

Så påverkas Sveriges bilhushåll 2020

Skattebetalarna:

# Innehåll

Bensinpriset på väg mot 20 kronor . . . . .	<b>3</b>
Bilen – en nödvändighet . . . . .	<b>5</b>
62 procent av bensinpriset är skatt . . . . .	<b>8</b>
Ambitiös klimatpolitik . . . . .	<b>14</b>
Andra skatter och framtida beslut som påverkar hushåll med bil . . . . .	<b>16</b>
Skattebetalarnas uppfattning . . . . .	<b>19</b>
Metod . . . . .	<b>20</b>
Referenser . . . . .	<b>21</b>

# Bensinpriset på väg mot 20 kronor

**Vid årsskiftet höjdes skatten på bensin med 15 öre litern inklusive moms och på diesel med 10,25 öre. Den höjda reduktionsplikten väntas höja bensinpriset med ytterligare 20 öre<sup>1</sup>, vilket innebär att politiska beslut pressar upp årets bensinpriser med totalt 35 öre.**

För ett genomsnittligt hushåll med bil ökar årets bensinkostnad med en dryg femhundredalapp, 220 kronor genom höjd skatt och knappt 300 kronor via reduktionsplikten<sup>2</sup>. I jämförelse med 2014 har skattekostnaden för årets tank ökat med nära 2 700 kronor, och cirka 3 000 kronor om priseffekten av årets höjda reduktionsplikt räknas in.

Skattehöjningen i antal kronor är i sig inte så stor, men sker från redan höga nivåer. Sverige har bland världens högsta skatter på drivmedel, och 62 procent av bensinpriset utgörs av skatt. Det handlar om nära tio kronor per liter, eller 14 500 kronor för en genomsnittlig årstank.

Sedan 2014 har bensinskatten höjts med totalt 1,82 kronor<sup>3</sup> per liter, trots att M/KD-budgeten sänkte skatten vid halvårsskiftet 2019.

2017 kompletterades skattesatsernas sedvanliga indexomräkning med inflationen (KPI) med två extra procentenheter. Det innebär att skatten höjs med mer än vad som krävs för att hålla jämna steg med prisutvecklingen i svensk ekonomi, utan att det krävs vare sig debatt eller riksdagsbeslut. I år höjs skatten dock enbart med inflationen eftersom den extra höjningen i indexeringen neutraliseras genom en skattesänkning med 16 öre. Detta för att motverka prishöjningen som väntas ske till följd av årets höjda reduktionsplikt. Utan sänkningen hade skatten höjts med 31 öre och bensinpriset med sammanlagt 51 öre per liter.

Det är sålunda inte enbart skattehöjningar som driver upp bensinpriset. Sveriges ambitiösa klimatpolitik bidrar också. Halvårsskiftet 2018 infördes reduktionsplikten, som innebär krav på minskade utsläpp av växthusgaser genom ökad inblandning av biobränslen i bensin och diesel. Från och med i år kommer plikten att gradvis skruvas upp och väntas öka årets bensinpris med 20 öre litern, då biodrivmedel är dyrare än fossila. Allt annat lika kommer överindexeringen av skatten tillsammans med den stigande reduktionsplikten medföra ett bensinpris runt 20 kronor litern 2025, försiktigt räknat.

Drygt 80 procent av biodrivmedlet på den svenska marknaden importeras från andra länder och Sverige är idag Europas största inköpare av biodrivmedel. När efterfrågan i övriga Europa väl tilltar riskerar råvarupriserna på biodrivmedel att stiga, vilket skulle pressa upp bensinpriset ytterligare.

Risken är även stor för att Sveriges ambitiösa klimatmål driver på skatterna till ännu högre nivåer. Enligt professor Per Kågeson, som i en ESO-rapport utvärderar regeringens klimatmål, skulle bensinpriset vid sidan av andra åtgärder behöva dubblas för att Sverige ska ha en chans att uppnå de högt uppställda målen<sup>4</sup>.

Den höga drivmedelsbeskattningen skapar problem. Sverige är ett av Europas mest glesbefolkade länder och de allra flesta resor går på våra vägar. För en majoritet av hushållen är bilen oundgänglig för att få vardagen att fungera. De senaste årens höjningar av skatterna på drivmedel gräver stora hål i plånböckerna. Särskilt hårt drabbas hushållen på landsbygden som saknar

1) Regeringens proposition 2017/18:1, Budgetpropositionen för 2018.

2) Drygt var fjärde privatägd bil är diesel (Ratsit, kvartal 4 2018) och två av tre är bensin. För att underlätta våra beräkningar har vi i våra kalkyler gjort det förenklade antagandet att alla bilar har bensin som drivmedel och en bensinförbrukning på 0,82 liter per mil (snittförbrukningen 2014 används för samtliga år för att kunna jämföra skatteförändringen i förhållande till 2014). Diesebilarna har både en lägre genomsnittlig bränsleförbrukning och lägre skatt på diesel, samtidigt som de har en högre reduktionsplikt.

3) Se vidare tabell 5.

4) Per Kågeson (2019), *Klimatmål på villovägar? En ESO-rapport om politiken för utsläppsminskningar i vägtrafiken*

realistiska alternativ till bilen. Men forskningen visar även att de som bor utanför stadskärnorna eller i satellitförorter till våra tätorter drabbas lika hårt av höjda drivmedelsskatter. Detta då restiderna med kollektivtrafik i många fall skulle bli för långa för att vara ett realistiskt alternativ till bilen. Höjda drivmedelsskatter ökar också kostnaderna för många företag, vilket försämrar Sveriges konkurrenskraft.

Skattebetalarna vill med denna rapport bidra till ökad insikt om hur skattehöjningarna påverkar hushållen och hur reduktionsplikten medverkar till att pressa upp bensinpriset. Men också hur andra skatter påverkar bilberoende hushåll; fordonsskatt, Bonus malus-systemet, reseavdrag och trängselskatter.

Regeringen anför flera skäl till att höja skatten på drivmedel.

**Ett skäl** är klimat- och miljörelaterat, eftersom regeringen har som målsättning att göra Sverige till ett av världens första fossilfria välfärdsländer<sup>5</sup>. Minskade växthusgasutsläpp från vägtrafiken genom ökad beskattning av bränsle och reduktionsplikt utgör viktiga komponenter i den målsättningen.

**Ett annat skäl** är att råvarupriset sjunkit under flera år vilket hade gjort drivmedlen billigare om inte skatterna höjts. Det har gjort det möjligt att

höja skatten utan att konsumenterna märkt av stigande priser när de tankar. När råvarupriset stiger blir emellertid den samlade skatteeffekten av bensinprisets olika komponenter mer tydligt vid pumpen.

**Ett tredje skäl**, som inte är lika uttalat, är strikt fiskalt. Beskattningen inbringar helt enkelt mycket skattepengar. Fram till och med budgetåret 1980/81 var inkomsterna från bensinskatten öronmärkta till trafikområdet, men därefter har pengarna gått rakt in i statskassan.

### Folkligt uppror mot bensinskatten

Stigande bränslepriser våren 2019 ledde till ett folkligt bensinuppror. Den 10 april bildades Facebookgruppen Bensinupproret, som en protest mot de ständigt höjda bränsleskatterna. På bara några veckor fick gruppen tiotusentals medlemmar. I december 2019 var drygt 614 000 personer med i gruppen. Upproret är ett tydligt tecken på att den folkliga ilskan över höga drivmedelsskatter är stor.

---

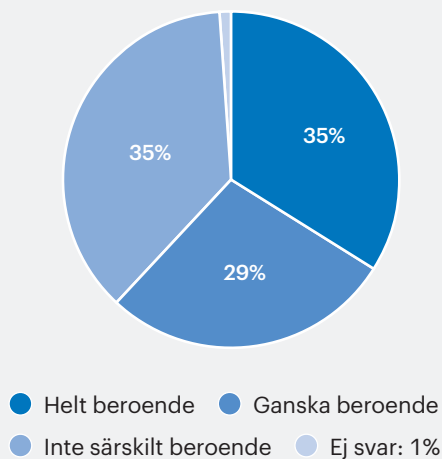
5) Riksdagen, Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige. Den nya lagen trädde i kraft 2018.

# Bilen – en nödvändighet

Det finns inget transportslag som kan mäta sig med personbilen. Två tredjedelar av alla hushåll i Sverige äger minst en bil<sup>6</sup>. En stor majoritet av svenskarna, 64 procent, anser sig vara helt eller ganska beroende av bil för att få vardagen att fungera enligt en Skop-undersökning från BIL Sweden. Utan tillgång till bil skulle varannan svensk ha svårt eller mycket svårt att bo kvar i sin nuvarande bostad, och bland de boende i småhus 83 procent.

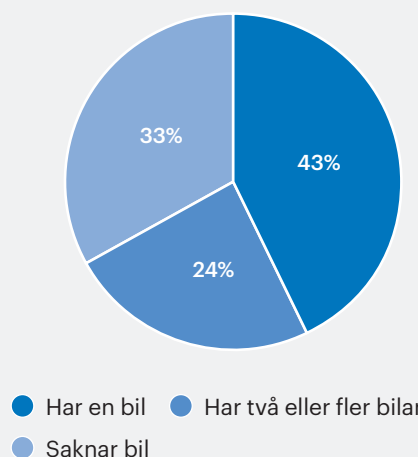
Knappt nio av tio av alla resor sker på väg och resterande tio procent delas mellan bantrafik, sjöfart och luftfart. Av det totala resandet på väg står personbilen för hela 90 procent.<sup>7</sup> Det är inte bara arbetspendling utan även skolhämtningar, storhandlingar och fritidsaktiviteter som i många fall inte vore möjliga utan bilen.

**Diagram 1.** Svenska folkets bilberoende.



Källa: BIL Sweden, Svenskar om bilen 2017.

**Diagram 2.** Personbilar i Sveriges samtliga hushåll.



Källa: SCB, Skattebetalarnas specialbeställning av statistik utifrån hushålls- och fordonsregistret 2014.

Två tredjedelar av Sveriges alla hushåll, 67 procent, har bil. Men det finns betydande skillnader bland såväl länen som mellan kommunerna. Högst andel hushåll som har bil återfinns på Gotland med 79 procent, tätt följt av Halland och Dalarna med 77 procent. Andelen är lägst i Stockholms län, där 55 procent av samtliga hushåll har bil.

På kommunnivå (tabell 1) utmärker sig Gagnef och Habo, där 87 procent av hushållen har bil. I Stockholm är andelen lägst med 42 procent, följt av 47 procent i Sundbyberg och Solna. Samtidigt blir antalet bilhushåll relativt stort på grund av en större befolkning.

6) Specialbeställd statistik SCB, Fordons- och hushållsregistret 2014. I BIL Swedens Skop-undersökning har 85 procent av svenskarna i åldern 18 – 84 år tillgång till bil. Det är dock skillnad på att ha tillgång till bil och att äga en.

7) BIL Sweden, *Svenskar om bilen 2017*, SKOP-undersökning till 1 000 personer mellan 18 och 84 år bosatta i hela Sverige, maj-juni 2017.

**Tabell 1.** Kommunerna med högst respektive lägst andel hushåll som har bil

Kommun	Län	Andel bilhushåll av samtliga	Antal hushåll med bil
<b>Gagnef</b>	<b>Dalarna</b>	<b>87%</b>	<b>3 691</b>
Habo	Jönköping	87%	3 580
Mörbylånga	Kalmar	86%	5 279
Bollebygd	Västra Götaland	86%	2 936
Tjörn	Västra Götaland	86%	5 259
Vellinge	Skåne	85%	11 216
Lomma	Skåne	84%	7 308
Svedala	Skåne	84%	6 434
Laholm	Halland	84%	8 702
Krokom	Jämtland	84%	4 962
Essunga	Västra Götaland	84%	2 012
<b>Stockholm</b>	<b>Stockholm</b>	<b>42%</b>	<b>172 420</b>
Sundbyberg	Stockholm	47%	8 996
Solna	Stockholm	47%	16 351
Göteborg	Västra Götaland	49%	120 997
Malmö	Skåne	51%	72 297
Lund	Skåne	56%	29 141
Uppsala	Uppsala	59%	53 625
Södertälje	Stockholm	60%	22 254
Botkyrka	Stockholm	61%	19 624
Linköping	Östergötland	62%	42 543

Källa: Egna beräkningar utifrån vår specialbeställda statistik från SCB.

### Antalet personbilar ökar

Antalet bilar i trafiken ökar stadigt, trots framtidsvisioner om automatiska transportlösningar med förarlösa fordon som enligt förespråkarna ska göra dagens utbredda privatbilism överflödigt. Bilismen blir stadigt grönare, men det sker samtidigt som bilar som drivs av bensin och diesel alltjämt är vanligast. 2018 blev bensin åter det vanligaste drivmedlet för nya bilar, med 47 procent av marknaden mot 38 procent för die-

sel, som var störst 2009–2017<sup>8</sup>. För klimatet är det en oroande utveckling, eftersom andelen inblandat biobränsle är långt högre i dieseln än i bensinen. Det dämpade intresset för diesel de senaste åren förklaras bland annat av ett ökat utbud av elbilar, laddhybrider och elhybrider. Att skattebefrielsen för miljöbilsklassade dieslbilar har upphört kan också vara bidragande, tillsammans med en hårdare bedömning av dieslbilarnas påverkan på luftkvalitet och klimat.

8) BIL Sweden, Statistik över nyregistreringar 2018 (2 jan 2019).

## Fordon 2018

# 4 870 783

antalet personbilar i trafik ökade med 0,5%.

## 19%

av alla personbilar i trafik är äldre än 15 år.

## 78%

av befolkningen, 18 år eller äldre, innehar ett körkort (behörighet B).

Bland privatägda bilar är bensin det mest förekommande drivmedlet med 67 procent, diesel 27 procent och 1,4 procent utgörs av laddhybrider.<sup>10</sup> Ratsits statistik visar att en dryg tredjedel av elbilarna är privatägda, vilket tyder på att det framförallt är företagen som köpt elbilar. I Trafas statistik över Sveriges alla personbilar i trafik 2018 drivs nära 57 procent av bensin, 35 procent av diesel och 8,4 procent med övrigt drivmedel (varav 4,4 procent etanol, 1,9 procent elhybrid, 1 procent laddhybrid, 0,9 procent gas och 0,3 procent el).<sup>11</sup>

Medellivslängden för en personbil i Sverige är cirka 17 år. Idag släpper en ny bil ut hälften så mycket koldioxid som en ny bil som såldes i början på 80-talet, de är också mer trafiksäkra än äldre bilar. Förnyelse av bilparken är viktigt ur både miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt.

De senaste åren har nyregistreringarna av elbilar och laddhybrider ökat stadigt, men från en låg nivå. Även bilpoolerna har uppvisat en snabb tillväxt, men trots detta utgör dessa bilar mindre än en halv promille av den totala bilparken.

## Så här mycket kör vi i Sverige

Beroendet av bil varierar mellan såväl stad och land som mellan olika människors vardag. Den genomsnittliga körsträckan per bil i Sverige uppgick till 1 204 mil år 2018<sup>9</sup>. Det är en minskning med 18 mil jämfört med 2014, samtidigt som bilarnas totala körsträcka har ökat. Det är helt eller delvis en effekt av att fler hushåll skaffat en andra bil.

Därför är hushållens körsträckor centrala för att visa hur de påverkas av höjda bensinskatter.

SCB har på Skattebetalarnas uppdrag kopplat ihop fordonsregistret över personbilarnas körsträckor med hushållsregistret. De har sedan beräknat hushållens genomsnittliga körsträcka, och även hur många hushåll som kör mer än 2 000 mil, 2 500 mil och 3 000 mil.

Den genomsnittliga årliga körsträckan för ett hushåll i Sverige som har bil uppgår till 1 790 mil, varav 1 198 mil för hushållen med enbart en bil och 2 878 mil för dem med två eller fler.

Nära en miljon hushåll, nära 962 300, kör årligen mer än 2 000 mil. Det motsvarar 34 procent av alla hushåll som har bil. Av dessa kör cirka 628 600 årligen mer än 2 500 mil och drygt 423 700 över 3 000 mil.

**Tabell 2.** Antal hushåll som årligen kör mer än 2 000, 2 500 och 3 000 mil

Körsträcka	Antal bilägande hushåll	Andel av bilägande hushåll
Över 2 000 mil	962 253	34%
Över 2 500 mil	628 560	22%
Över 3 000 mil	423 727	15%

Källa: Egna beräkningar utifrån vår specialbeställda statistik från SCB.

9) Trafikanalys, *Körsträckor 2018 (reviderad)*. I den framgår även att högst genomsnittlig körsträcka hade personbilar registrerade i Stockholms län, 1 275 mil.

10) Ratsit, *Drivmedel i Sverige 2018, privatägda bilar*.

11) Trafa, *Fordon i län och kommuner 2018*.

# 62 procent av bensinpriset är skatt

Priset på en liter bensin består av flera delar: handlarens bruttomarginal, råvarupriset, energiskatt och koldioxidskatt samt moms på alla delar. Skattens andel varierar med råvarupriset, men ligger just nu på cirka 62 procent.

**Tabell 3.** Priset för en liter bensin uppdelat på dess olika kostnadsdelar november 2019. (Kronor per liter).

	Kronor per liter
Bruttomarginal	1,55
Produktkostnad	4,46
Energi- och koldioxidskatt	6,58
Moms	3,15
Literpris	15,74

Källa: SPBI:s prisstatistik för november, from september särredovisas inte bruttomarginal utan inkluderas i produktkostnaden. Här sker en uppskattning av de olika delarna utefter tidigare statistik.

## Vad är bensinskatt?

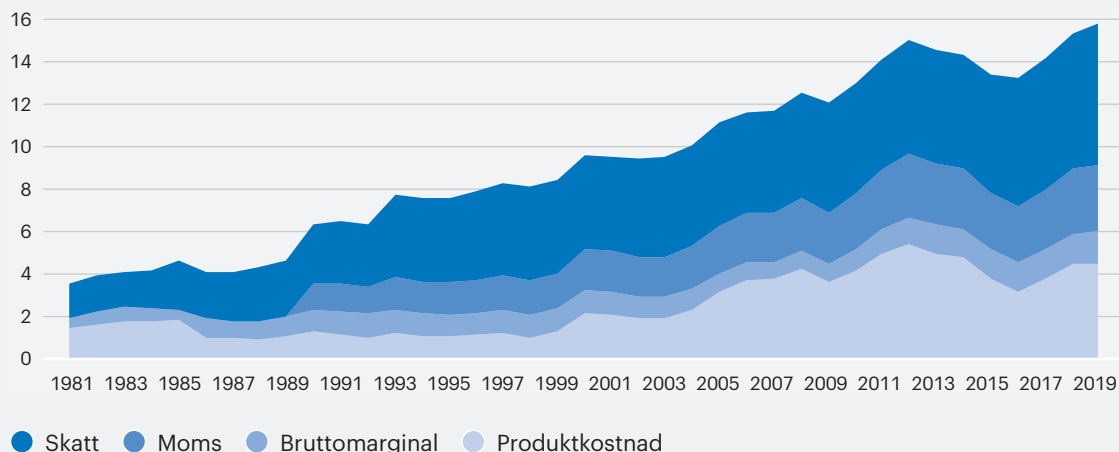
Bensinskatten är inte en skatt, utan ett samlingsnamn för energiskatt och koldioxidskatt samt moms. Fram till 1995 fanns dock en punktskatt som hette bensinskatt. Energi- och koldioxidskatt betalas för bränslen som bland annat används till motordrift.

## Moms på skatten!

Före 1990 var bensin momsbefriad, men sedan dess läggs 25 procent moms ovanpå det beskattade bensinpriset.

Sett ur ett längre tidsperspektiv, 1981–2019 (snitt januari till november), har bensinpriset ökat med 353 procent (diagram 3). Den bruttomarginal som handlaren tar ut har legat på en relativt konstant nivå medan råvarupriset varierat mer över tid. Skatten på en liter bensin har däremot haft en stigande utveckling och när mosen adderas utgör den totala skatten cirka 62 procent av priset 2019 (47 procent 1981). Det

**Diagram 3.** Utveckling av bensinpriset och dess beståndsdelar 1981–2019, jan–nov. (Kronor per liter)





totala skatteuttaget har ökat med 498 procent jämfört med 1981<sup>12</sup>.

Sedan 1981 har inflationen ökat med 200 procent. Då uppgick literpriset till 3,48 kronor, vilket i dagens penningvärde skulle motsvara ett pris på 10,44 kronor<sup>13</sup>. Intressant är att produktkostnaden (inklusive bruttomarginalen) följt prisutvecklingen i ekonomin relativt väl, en ökning med 224 procent. 1981 års produktkostnad på 1,84 kronor litern motsvarar i dagens penningvärde 5,52 kronor. Det kan jämföras med årets snittkostnad på 5,97 kronor, som dock även pressas upp av den extra kostnaden för inblandning av biodrivmedel.

### Höjningar av bensinskatten

Bensinskatten har höjts varje år under 2015–2020. 2017 kompletterades den årliga indexomräkningen<sup>14</sup> med inflationen med två extra procentenheter, den så kallade överindexeringen. Det medför att drivmedelsskatterna årligen räknas upp i en snabbare takt, utan att det krävs vare sig debatt eller riksdagsbeslut.

### Höjningar och sänkningar under mandatperioden

Hittills under denna mandatperiod har skatten på bensin både höjts och sänkts. 2019 höjdes skatten med 33 öre per liter inklusive moms. Därefter sänktes skatten den 1 juli med 16 öre till följd av att M/KD-budgeten, som gällde under 2019, fryste överindexeringen<sup>15</sup>.

Vid årsskiftet 2020 trädde överindexeringen åter i kraft, och i budgetpropositionen höjdes skatten först med 31 öre – men samtidigt valde regeringen och samarbetspartierna att bjuda på en sänkning med 16 öre, som neutraliserar de två extra procentenheterna. Som skäl angavs att sänkningen ska kompensera för att reduktionsplik-

ten höjs i år, som i sin tur påverkar bensinpriset. Enligt regeringens tidigare konsekvensanalyser i budgetpropositionen för 2018, skulle reduktionsplikens höjning 2020 innebära en prisökning för konsumenten på cirka 20 öre.

Det är inte helt lätt att följa hur skattesatserna utvecklats sedan 2014. Att jämföra skattesatsen rakt av med årets ger dessvärre inte en korrekt bild. Exempelvis innebar 2019 års höjning och sänkning att konsumenten fick en genomsnittlig höjning på 25 öre för helåret. Likaså höjdes skatten 2016 med 60 öre, men utfallet landade på 58 öre till följd av att skatten genom indexomräkningen skulle sänkts med två öre.

Sedan 2014 har bensinskatten höjts med 1,82 kronor per liter.

**Tabell 4. Bensinskattens årliga höjningar 2015–2020, för konsumenten.**

År	Skattehöjning i ören, inkl. moms
2015	28
2016	(58 <sup>16</sup> ) 60
2017	24
2018 <sup>17</sup>	30
2019 <sup>18</sup>	(snitt) 25
2020 <sup>19</sup>	15
Höjningar sedan 2014:	182

12) Exklusive momsen, som infördes först 1990, uppgår skatteökningen till 305 procent.

13) 1981 var bensinen momsbefriad, om vi adderar vi moms på priset skulle det motsvara 4,35 kronor, vilket i dagens penningvärde blir 13,05 kronor

14) Sedan 1994 sker en årlig omräkning av skattesatserna efter inflationen (KPI) för att realvärdesäkra dem.

15) Effekten för helåret innebar en genomsnittlig skattehöjning med 25 öre inkl. moms för konsumenten.

16) Regeringen höjde 2016 skatten med 60 öre inklusive moms, men den faktiska höjningen landade på 58 öre till följd av negativ prisutveckling (KPI) i indexomräkningen, -0,4 procent juni 2014-juni 2015.

17) 1/7 2018 infördes reduktionsplikten. För att behålla priset oförändrat vis pump sänktes skattesatserna med 38 öre för att stämma överens med skattesatsen vid pump - som varit något lägre pga 5 procent etanol i bensin 95. Dock samma skatt för konsumenten.

18) 1/1 2019 höjdes skatten med 33 öre inkl. moms, 1/7 sänktes skatten med 16 öre via M/KD-budgeten.

19) Skatten höjdes först med 31 öre och sänktes sedan med 16 öre.

## Så drabbas olika hushåll, höjningar 2015–2020

Höjd bensinskatt drabbar alla hushåll som kör bil. Mest påtaglig blir skatten för alla hushåll som kör mycket bil och saknar realistiska alternativ. Särskilt hårt drabbas hushåll med låga inkomster och boende på landsbygden. För dem innebär det ständigt stigande skatteuttaget en allt tyngre börda.

Utifrån hushållens körsträckor får vi en bild av hur de påverkas av höjda bensinskatte.

I år höjs bensinskatten med 220 kronor för ett genomsnittligt hushåll med bil (kör i snitt 1 790 mil per år). Om den förväntade prisökningen genom höjd reduktionsplikt inkluderas ökar årets bensinkostnad för att tanka till 510 kronor. Jämfört med 2014 har skattekostnaden för årets tank ökat med 2 670 kronor (2 960 kronor inklusive reduktionsplikten).

Drygt var tredje hushåll med bil (962 300) kör mer än 2 000 mil om året. De får i år höjd bensinskatt med 250 kronor och uppåt, och med minst 570 kronor när reduktionsplikten inkluderas. Sedan 2014 har skattekostnaden för årets tank ökat med minst 2 980 kronor (3 300 kronor inklusive reduktionsplikten).

I tabell 5 finns även beräkningar för hushållen som årligen kör mer än 2 500 respektive 3 000 mil.

Det finns stora variationer över landet både när det gäller hur stor andel av alla hushåll som har bil, och hur mycket de kör varje år (tabell 6). I fyra kommuner; Essunga, Färgelanda, Berg och Munkedal ligger den årliga genomsnittliga körsträckan strax över 2 300 mil.

Samtidigt utmärker sig tre Stockholmskommuner med den lägsta genomsnittliga körsträckan; Solna, Sundbyberg och Stockholm, där kör bilhushållen i snitt 1 300 till 1 400 mil per år.

I Essunga kör hushållen i snitt 2 342 mil per år, vilket är högst i Sverige. För Essungahushållet ökar årets bensinskatt med 290 kronor (670 kronor inklusive reduktionsplikten) och skattekostnaden för årstanken har ökat med 3 120 kronor jämfört med 2014 (3 500 kronor inklusive reduktionsplikten).

I Solna där hushållen i snitt kör kortast i landet, 1 314 mil, ökar årets bensinskatt med 160 kronor (380 kronor inklusive reduktionsplikten) och skattekostnaden för årstanken har stigit med 2 000 kronor jämfört med 2014.

**Tabell 5. Årlig lägsta skattehöjning samt total ackumulerad höjning 2015–2020 jämfört med 2014. (Kronor).**

År	1 790 mil, genomsnittligt bilhushåll		Över 2 000 mil		Över 2 500 mil		Över 3 000 mil	
	Årlig höjning	Ackumulerad höjning	Årlig höjning, minst	Ackumulerad höjning, minst	Årlig höjning, minst	Ackumulerad höjning, minst	Årlig höjning, minst	Ackumulerad höjning, minst
2014			0					
2015	410	410	460	460	570	70	690	690
2016	880	1 290	980	1 440	1 230	1 300	1 500	2 190
2017	350	1 640	390	1 830	490	1 790	590	2 780
2018	440	2 080	490	2 320	620	2 410	740	3 520
2019*	370	2 450	410	2 730	510	2 920	620	4 140
2020	220	2 670	250	2 980	310	3 230	370	4 510
2020, inkl. reduktionsplikten	510	2 960	570	3 300	720	3 640	860	5 000

**Tabell 6.** Kommunerna där bilhushållen i genomsnitt kör längst respektive kortast.

## Längsta årliga snittsträckor

Kommun	Län	Snitt mil per bilhushåll	Andel hushåll med bil
Essunga	Västra Götaland	2 342	84%
Färgelanda	Västra Götaland	2 326	80%
Berg	Jämtland	2 317	81%
Munkedal	Västra Götaland	2 308	82%
Orust	Västra Götaland	2 288	83%
Årjäng	Värmland	2 283	81%
Tanum	Västra Götaland	2 275	83%
Heby	Uppsala	2 268	79%
Eda	Värmland	2 259	80%
Lekeberg	Örebro	2 255	83%
Krokom	Jämtland	2 255	84%
Tjörn	Västra Götaland	2 244	86%
Gagnef	Dalarna	2 243	87%
Grästorp	Västra Götaland	2 236	82%
Bollebygd	Västra Götaland	2 235	86%

## Kortast årliga snittsträckor

Kommun	Län	Snitt mil per bilhushåll	Andel hushåll med bil
Solna	Stockholm	1 314	47%
Sundbyberg	Stockholm	1 357	47%
Stockholm	Stockholm	1 373	42%
Malmö	Skåne	1 453	51%
Lidingö	Stockholm	1 472	64%
Göteborg	Västra Götaland	1 519	49%
Nacka	Stockholm	1 561	64%
Järfälla	Stockholm	1 584	66%
Tyresö	Stockholm	1 591	69%
Sollentuna	Stockholm	1 594	67%
Lund	Skåne	1 616	56%
Danderyd	Stockholm	1 629	71%
Huddinge	Stockholm	1 629	63%
Umeå	Västerbotten	1 630	65%
Oxelösund	Södermanland	1 635	71%

**Bensinpriset ökar på grund av politiska beslut**

I tabell 7 presenterar vi en prognos över bensinskattens utveckling fram till 2025. Detta givet att överindexeringen tickar på och inga andra beslut fattas. Vi använder inflationsprognosen för 2020–2022 från 2020 års budgetproposition, som kompletterats med Konjunkturinstitutets prognos för inflationen 2023–2024. Vi gör även en bedömning av hur de årliga höjningarna av reduktionsplikten kan komma att påverka bensinpriset.

Det är mycket svårt att sja om hur oljepris, biodrivmedelspris, styrmedel, teknisk utveckling och inflationen kommer att utvecklas framöver - liksom hur mycket reduktionsplikten kommer att driva upp priserna.

Vi utgår vi från ett bensinpris på 15,78 kronor per liter (snittpriset januari-november 2019 och den genomsnittliga kostnaden för råvara och handlarens bruttomarginal). Produktpriserna låter vi vara konstanta under perioden. Därtill utgår vi från att politikerna låter överindexeringen ticka

på och varken höjer eller sänker skatten under perioden.

Den stigande reduktionsplikten och dess påverkan på priset är svår att beräkna – men här förenklar vi och använder regeringens uppskattning i budgetproposition för 2018. Det vill säga att den höjda nivån för reduktionsplikten 2020 beräknas höja bensinpriset med 20 öre. Utifrån att reduktionsplikten höjning från 2,6 procent till 4,2 procent väntas påverka priset med 20 öre motsvarar varje procentenhets ökning av plikten en prisökning med 12,5 öre. Då reduktionsplikten är satt till 15 procent 2025 ger det en årlig ökning med 27 öre per år 2021–2025 vid en linjär höjning av plikten.

Detta är en grov förenkling – men syftar till att ge en indikation om hur bensinpriset kan komma att påverkas av politiska beslut. Högst sannolikt kan marginalkostnaden för att nå de höjda pliktnivåerna bli ännu högre. Dessutom tilltar efterfrågan på biobränsle. Flertalet länder i Europa har idag noll inblandning av biobränsle, men kommer att skärpa kraven framöver som en konsekvens av EU-lag-

**Tabell 7.** Prognos över kommande skattehöjningar 2021–2025 och reduktionspliktens påverkan på bensinpriset (kronor per liter).

År	Energi- och koldioxid-skatt	Energi-skatter inkl. moms	Totalskatt, även moms på råvaran	Årlig skatteökning	Bensinpris, inkl. årlig ökad reduktionsplikt	Årlig politisk inverkan på bensinpriset	Reduktionsplikt
2019, jan–nov	6,57	8,21	9,72		15,78		2,60%
2020	6,69	8,36	9,88	0,15	16,13	0,35	4,20%
2021	6,94	8,67	10,19	0,31	16,71	0,58	<i>ej fastställt</i>
2022	7,22	9,03	10,54	0,36	17,34	0,63	<i>ej fastställt</i>
2023	7,53	9,42	10,93	0,39	18,00	0,66	<i>ej fastställt</i>
2024	7,86	9,82	11,33	0,40	18,67	0,67	<i>ej fastställt</i>
2025	8,2	10,25	11,77	0,43	19,37	0,70	15%
Höjning jämfört med 2019	1,63	2,04	2,04	2,04	3,59	3,59	

Anm. Utfallet för skatten och reduktionsplikten i vårt exempel blir det samma oavsett bensinpris i utgångsläget.

stiftning. Det kommer att öka efterfrågan kraftigt från biltunga länder som Tyskland och Frankrike och riskerar därmed att höja priserna för Sverige som idag är Europas största inköpare av biodrivmedel.

**Vår förenklade beräkning visar, allt annat lika, att priset på bensin kan höjas med cirka 3,60 kronor per liter till 2025 som en följd av politiska beslut. Av dessa står bensinskatten för drygt 2 kronor och reduktionsplikten för 1,55 kronor. Det ger bensinpriser runt 20-lappen.**

### Sveket

I valrörelsen 2014 utlovade finansminister Magdalena Andersson att bensinskatten inte skulle höjas: "Det är jättedyrt att tanka bensin som det är, vi ser inget behov av att höja bensinskatten."

### Bland världens högsta skatter på bensin

Sverige har bland de högsta drivmedelsskatterna i världen. Trots de senaste årens skattehöjningar tappar vi emellertid i olika sammanställningar som rankar ländernas beskattning, istället för att klättra. Men det förefaller till stor del vara en konsekvens av att den svenska kronan försvagats.

I den internationella organisationen ACEA:s årliga ranking av drivmedelsbeskattningen, som inte inkluderar moms, har Sverige gått från den femte högsta bensinskatten 2016<sup>20</sup> till en åttonde plats 2019 (från 673 € till 649 € skatt för 1 000 liter). Lika så intar vi åttondeplatsen i EU kommissionens månadsvisa sammanställning<sup>21</sup> över de totala bensinskatterna i december 2019.

Den svenska valutan uppgick vid ACEA:s mätillfälle våren 2019 till 10,41 kronor per euro, och vid samma tidpunkt 2016 till 9,25 kronor.

I EU-kommissionens sammanställning, i mitten av december 2019, är Sveriges bensinskatter beräknade utifrån 10,46 kronor per euro.

20) ACEA Tax Guide jämför skatter för vägtrafik i olika länder och drivmedelsskatter. Utöver EU-länderna ingår även Brasilien, Kina, Indien, Japan, Korea, Ryssland, Turkiet och USA. 2016 hade de alla lägre drivmedelsskatt än Sverige och Bil Sweden undersökte då även andra relevanta länder och kom fram till slutsatsen att Sverige hade världens femte högsta bensinskatt 2016, och världens näst högsta dieselskatt.

21) 16 december 2019, [https://ec.europa.eu/energy/observatory/reports/latest\\_prices\\_without\\_taxes.pdf](https://ec.europa.eu/energy/observatory/reports/latest_prices_without_taxes.pdf) och [https://ec.europa.eu/energy/observatory/reports/latest\\_prices\\_with\\_taxes.pdf](https://ec.europa.eu/energy/observatory/reports/latest_prices_with_taxes.pdf)

Med starkare krona hade vi placerat oss högre i de två rankingarna. Men för svensk del spelar inte det inte så stor roll då en svag krona samtidigt gör bensinen relativt dyrare för hushållen. Oavsett växelkurs har dock Sverige bland världens högsta skatter på bensin.

Det är även intressant med en utblick över hur svenska bensinpriser förhåller sig till övriga världen. GlobalPetrolPrices.com publicerar veckovis statistik över bensinpriserna i 164 länder. I mitten av december 2019 hade Sverige världens femtonde högsta bensinpris.

**Tabell 8.** Högst drivmedelsskatter inom EU.

EU-kommissionen

Land	Euro/1000 liter
1. Holland	1 085
2. Grekland	1 019
3. Italien	1 013
4. Finland	973
5. Danmark	951
6. Frankrike	945
7. Storbritannien	943
8. <b>Sverige</b>	928
9. Portugal	920
10. Irland	889

ACEA:s ranking 2019

Land	Euro/1000 liter
1. Holland	778
2. Italien	728
3. Finland	703
4. Grekland	700
5. Frankrike	683
6. Tyskland	655
7. Storbritannien	651
8. <b>Sverige</b>	649
9. Portugal	643
10. Danmark	626

Källa: EU-kommissionen (16 december 2019) och ACEA Tax Guide 2019 (inklusive andra länder).

Anm. ACEA:s ranking inkluderar inte VAT (moms).

**Tabell 9.** Världens högsta bensinpriser, 16 december 2019 (euro per liter bensin).

Land	Euro per liter	Land	Euro per liter
1. Hongkong	2,06	9. Danmark	1,61
2. Monaco	1,72	10. Barbados	1,59
3. Island	1,72	11. Italien	1,59
4. Norge	1,72	12. Mayotte	1,58
5. Central Afrika	1,69	13. Frankrike	1,56
6. Holland	1,68	14. Finland	1,52
7. Israel	1,66	15. Sverige	1,51
8. Grekland	1,63		

Källa: globalpetrolprices.com 16 december 2019.

# Ambitiös klimatpolitik

Ett av Sveriges klimatmål är att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter, exklusive flyg, med 70 procent från 2010 till 2030<sup>22</sup>. Enligt Januariöverenskommelsen ska det dessutom vara förbjudet från 2030 att sälja nya bensin- och dieseldrivna bilar i Sverige.

Hittills har utsläppen bara minskat med omkring 18 procent<sup>23</sup> och det kommer att krävas omfattande politiska åtgärder under den här mandatperioden för att målet ska vara möjligt att nå.

## Reduktionsplikt – pressar upp drivmedelspriserna

Reduktionsplikten, som infördes vid halvårsskiftet 2018, innebär att drivmedelsleverantörerna varje år måste minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel med en viss procentsats jämfört med 2010 års nivå. Detta uppnås genom att gradvis öka inblandningen av biodrivmedel. Sedan dess har reduktionsnivåerna legat på 2,6 procent för bensin och på 20 procent för diesel. Nivåerna för 2020 är fastställda till 4,2 procent respektive 21 procent<sup>24</sup>. För bensin ska inblandningen leda till en utsläppsminskning med 15 procent redan 2025 och cirka 40 procent 2030. Ökade årliga krav på inblandning av förnybara bränslen leder, allt annat lika, till högre bensinpriser eftersom de förnybara är dyrare än fossila. Den ökande inblandningen riskerar även att medföra en ökad bränsleförbrukning, då biodrivmedlet har väsentligt lägre energiinnehåll. Det framkommer i regeringens konsekvensanalys. För bilisten blir effekten alltså inte enbart ett högre pumppris och utan också en ökad kostnad för fler liter drivmedel. Idag importeras mer än 80 procent av Sveriges biodrivmedel.

När reduktionsplikten infördes slopades skattenedsättningen på inblandning av förnybart bränsle och samma skattenivå skulle gälla för hela bränsleblandningen. Tidigare hade det inblandade biobränslet varit helt eller delvis skattebefriat vilket gav en lägre skattesats per liter när bilen tankades. För att undvika en betydande skattehöjning vid pumpen sänktes skattesatsen för allt drivmedel till denna lägre nivå, något som inte påverkade konsumenten då skatten blev den samma vid pumpen. Den tidigare skattenedsättningen för förnybart bränsle, som gällde fram till halvårsskiftet 2018, syftade till att stimulera ökad inblandning av förnybart och kompensera för dess högre råvarupris.

## Klimatmål på villovägar?

I Expertgruppen för Offentliga Studiers rapport *Klimatmål på villovägar? En ESO-rapport om politiken för utsläppsminskningar i vägtrafiken* undersöker Per Kågeson möjligheten att med nuvarande politiska styrmedel nå utsläppsmålet till 2030. Enligt honom är Sveriges klimatmål på nationsnivå sannolikt de mest ambitiösa i världen.

I korthet är Kågesons slutsats följande: *”Givet Trafikverkets och andras prognoser kan utsläppen minska med cirka 30 procent till 2030 med dagens styrmedel. Om ganska radikala åtgärder vidtas kan utsläppen minska med ytterligare 15–20 procentenheter, dvs. totalt med maximalt 45–50 procent. En förutsättning för att över huvud taget kunna nå målet är till exempel att drivmedelsskatten, utöver alla andra åtgärder, höjs så att priset vid pump åtminstone fördubblas. Så radikala åtgärder krävs för att både fordonsflottan och vägtrafiken ska minska radikalt.”*

22) Sveriges riksdag beslutade 2017 att den inhemska transportsektorns utsläpp av koldioxid ska minska med 70 procent till 2030 räknat från 2010 års nivå. Sju av riksdagens åtta partier står bakom beslutet.

23) Om hänsyn tas till att cirka 2,7 TWh av biodrivmedelsförbrukningen ägt rum i arbetsmaskiner, så har vägtrafikens utsläpp bara minskat med cirka 15 procent sedan 2010, enligt Kågesons ESO-rapport.

24) Reglerat i reduktionspliktslagen, för närvarande finns det beslutade kvoter fram till 2020. Lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen.

Kågeson ifrågasätter rimligheten i så kraftfulla åtgärder och menar att det högt ställda målet i transportsektorn bör omprövas, även mot bakgrund av att motsvarande ambitioner saknas i andra sektorer. Han menar också att i ett tioårsperspektiv är transport- och energieffektivisering, elektrifiering och ökad användning av biodrivmedel de viktigaste medlen för att minska utsläppen från vägtrafiken. Han anser att politikererna blivit vilseledda och att riksdagen borde sänka ribban till en utsläppsminskning med 45 procent för 2030. Och givetvis satsa fokuserat på att, med de mest effektiva medlen, verkligen försöka uppnå det målet.

# Andra skatter och framtida beslut som påverkar hushåll med bil

## Den gröna skatteväxlingen

En grön skatteväxling på 15 miljarder kronor har utlovats under innevarande mandatperiod. Den har hittills konkretiserats i höjd kemikalieskatt, höjd skatt på fossila bränslen i kraftvärmeverk, en plastpåseskatt och skatt på avfallsförbränning.

I år väntas energi- och miljöskatterna inbringa cirka 98 miljarder kronor till statskassan. Här utgör skatterna på drivmedel runt 46 miljarder<sup>25</sup> och andra fordonsrelaterade skatter som fordons- och trängselskatter runt 21 miljarder. Då de fordonsrelaterade skatterna står för cirka 68 procent av de totala miljöskatterna, borgar det för höjda skatter på detta område. Det finns helt enkelt inte så många andra miljöskatter att höja.

## Bonus malus-systemet

1 juli 2018 trädde Bonus malus-systemet i kraft som gäller för nya personbilar, husbilar, lätta bussar och lätta lastbilar. Systemet är utformat så att fordon med låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället (bonus) medan fordon med höga utsläpp av koldioxid belastas med en högre skatt (malus) de tre första åren. Systemet ersatte den tidigare femåriga skattebefrielsen för fordon med bättre miljöegenskaper.

Köpare av nya bilar med låga utsläpp premieras med en bonus på maximalt 60 000 kronor. Sedan systemet infördes har bonusens utsläppsgrens för koldioxid uppgått till 60 g/km men justeras 2020 upp till 70 g/km på grund av den nya WLTP-mätmetoden<sup>26</sup> som ger högre utsläpp än den tidigare metoden, med i snitt 20–25 procent. Utan uppjusteringen hade många miljöbilar inte premierats.

Malus innebär en förhöjd fordonsskatt under de tre första åren för bensin- och dieseldrivna personbilar som släpper ut över 95 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning. För nya bilar som blir skattepliktiga från och med 1 januari 2020, kommer fordonsskatten att beräknas baserat på koldioxidutsläppshalten från WLTP-körcykeln istället för den tidigare NEDC. Detta innebär i de allra flesta fallen en höjning av skatten med flera tusen kronor för vanliga bilmodeller.

Övergångsfasen till WLTP hanteras olika i olika länder. I Sverige sker ingen förändring av den koldioxidbaserade fordonsskatten vilket leder till väsentligt högre skatt för många nyregistrerade fordon, eftersom de uppmätta värdena för utsläpp blir högre, trots att de verkliga utsläppen ligger på samma nivå.

Finland har i likhet med Sverige en fordonsskatt som relateras till koldioxidutsläppen men där sänks nu fordonsskatten i samband med att WLTP införs 2020.

Tabell 10 visar höjningen av fordonsskatten de tre första åren för några vanliga bilmodeller i Sverige. För nyregistrerade bensinbilar ligger ökningen av den förhöjda fordonsskatten i intervallet 31 till 116 procent där BMW:n och Skodan får en fördubblad fordonsskatt. För dieselbilarna i exemplet ligger höjningarna i intervallet 53 till 104 procent, och skatten fördubblas för BMW:n.

25) Regeringskansliet, Beräkningskonventioner 2020, Intäkter från energi- och miljöskatter 2016–2020, s 164. Hushållen står för 79 procent av bensinskatten och 25 procent av skatten på diesel. Av de totala intäkterna från posten övriga oljeprodukter bedöms cirka 90 procent komma från diesel.

26) WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure) – ett laboratorietest som EU utvecklat. Det mäter bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp från personbilar och lätta lastbilar, liksom utsläppen av föroreningar. Det gamla laboratorietestet – den nya europeiska körcykeln (NEDC) – designades på 1980-talet och har nu blivit föråldrat.



**Tabell 10.** Så slår WLTP mot nya bilar fordonsskatt, exempel.

#### Bensinbilar

Bilmodell	Skatt 2019	Skatt 2020
Audi A1 30 TFSI	1 672	2 984
BMW 520i Touring	4 050	8 758
Skoda Octavia 1,0 115	1 590	3 312
Volvo V60 T4	5 548	7 260
Volvo XC40 T	4 478	6 190
VW Golf 1,5 TSI	1 836	3 640

Källa: Auto motor & sport, 2019.

#### Dieselbilar

Bilmodell	Skatt 2019	Skatt 2020
Audi A4 40 TDI	4 282	7 398
Audi Q5 40 TDI S tronic	6 674	12 218
BMW 520d Touring	4 760	9 687
Volvo XC60 D4 AWD	6 097	9 326
Volvo XC40 D4 AWD	5 333	9 326

### Fordonsskatt

Alla fordon som inte är avställda eller tillfälligt registrerade ska betala fordonsskatt. Skattens storlek beror på drivmedel och koldioxidutsläpp, eller fordonsslag, drivmedel och skattevikt. Nyregistrerade bilar efter 1 juli 2018 med utsläpp överstigande 95 gram per kilometer betalar även en förhöjd fordonsskatt de tre första åren.

2015 höjdes skatten för personbilar, husbilar, lätta lastbilar och lätta bussar med i genomsnitt 268 kronor (mellan 100 och 800 kronor). Höjningen omfattade ungefär fem miljoner fordon. Den var ett led i målsättningen att öka andelen fordon med låga koldioxidutsläpp genom att göra utsläpp dyrare. Höjningen innebar att gränsen för bilarnas koldioxidutsläpp sänktes och beloppet på utsläppen höjdes.

### Trängselskatt

Trängselskatt tas ut i Stockholm och Göteborg. Syftet med skatten är att förbättra framkomligheten och miljön men även att bidra till finansiering av infrastrukturen.

I Stockholm sker vissa förändringar 2020. Avgifterna i innerstaden och på Essingeleden varierar med mellan 11 och 45 kronor beroende på tidpunkt mellan kl. 06.00 och 18.30. Nytt för 2020 är en säsongsindelning, för högsäsong höjs skattebeloppet och den sammanlagda skatten per kalenderdygn blir då högst 135 kronor. För lågsäsong är det högsta beloppet 105 kronor, precis som dagens högsta belopp. 2019 var dag före helgdag och juli månad befriade från skatt men här har några undantag skett.

I Göteborg varierar trängselskatten mellan 9 och 22 kronor under vardagar kl. 06.00 till 18.30. Det maximala beloppet per dag och fordon uppgår till 60 kronor. Skatt tas inte ut helgdag, dag före helgdag eller under juli månad.

### Förslag om försämrat reseavdrag 2021

Det nya reseavdragssystemet som föreslås trädas i kraft vid årsskiftet 2021 har mött stark kritik av många remissinstanser som sågar förslaget, däribland Skatteverket. Runt 150 000 personer, som i dag är berättigade till avdraget, skulle mista sitt nuvarande avdrag till följd av de föreslagna förändringarna. Det är i dagsläget ovisst om förslaget kommer att gå igenom, justeras eller kastas i papperskorgen.

Idag kan de som har kortare än tre mil till jobbet göra reseavdrag om man gör en tidsvinst på minst två timmar. Förändringarna som nu föreslås är att avdraget för resor till och från jobbet ändras så att det blir avståndsbaserat istället för att tidsvinster tas i beaktande vid inkomstbeskattningen. Detta gäller oavsett färdmedel. En skattereduktion på 60 öre per kilometer föreslås för den del av avståndet vid enkel resa som överstiger tre mil men understiger 8 mil. Alla som har kortare väg än tre mil förlorar då möjligheten till avdraget. Inom denna grupp finns många personer som inte kan resa kollektivt till arbetet på ett rimligt sätt. Därtill skruvas avdragsrätten ned i kronor, vilket gör att hela avdraget blir mycket mindre värt för alla som idag betalar statlig inkomstskatt ovanpå kommunalskatten. Vid bristfällig kollektivtrafik blir det en ytterligare skattereduktion med 20 kronor

per resdag (givet att avståndet enkel väg överstiger tre mil) plus 60 öre per kilometer på avstånd mellan 8 och 15 mil, men med krav om minst 2,5 timmes tidsvinst med bil. Avdraget för trängsel-skatt föreslås också avskaffas.

### **Trafikförsäkringsskatten**

Staten tar sedan 2007 in runt tre miljarder kronor från bilisterna varje år genom en skatt på trafikförsäkringen (32 procent). Syftet med beskattningen var att pengarna skulle gå till rehabilitering och vård av de trafikskadade, men så har det inte blivit.

# Skattebetalarnas uppfattning

Skattebetalarna ifrågasätter de löpande höjningarna av den redan höga bensinskatten. Om den höga bensinskatten motiveras av miljöskäl är det minst sagt märkligt att regeringen fortsätter med överindexeringen trots att reduktionsplikten gör både bensin och diesel mer och mer miljövänlig.

Skälen till vårt ifrågasättande är flera:

## 1. Bilens negativa påverkan på miljön minskar

Det är rimligt att den som släpper ut också betalar för sig och långsiktiga åtgärder som minskar klimatpåverkan från vägtrafiken är viktiga. Vi ser också att utvecklingen på detta område går framåt med stadigt minskade utsläpp, lägre bränsleförbrukning och vägar som fylls på med allt fler hybrid- och elbilar. Såväl bränsleförbrukningen som koldioxidutsläppen från nya personbilar har minskat kraftigt sedan början av 2000-talet.

## 2. Sveriges bilister är överbeskattade

Svenska bilister är redan överbeskattade och står för mer än de samhällsekonomiska kostnader de orsakar (miljöpåverkan, vägsitage och olyckor), genom att betala nära dubbelt upp i skatt per kilometer, enligt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) 2018. Marginalkostnaden per kilometer uppgår för en bensinbil till 26 öre, samtidigt som dess skatter uppgår till 48 öre per kilometer<sup>27</sup>. Det ger en internaliseringsgrad på 1,85 och visar på att bensinbilen är överinternaliserad med 85 procent<sup>28</sup>.

## 3. Vägtrafikanter skattebetalningar överstiger vida väginvesteringar och underhåll

Sveriges vägtrafikanter betalar idag in cirka 67 miljarder kronor i särskilda skatter (drivmedelsskatter, fordonsskatt m.m.), men bara runt 20 miljarder går till investeringar och underhåll av vägnätet.

## 4. Högre bensinskatt drabbar hushåll hårt

En kraftig höjning av bensinskatten gör det svårare för människor i vardagen. Livspusslet försvåras, men även möjligheterna att söka jobb på annan ort. I många kommuner saknas realistiska alternativ till bilen. Den som har låg inkomst drabbas hårdast.

## 5. Högre bensinskatt slår mot företag och jobb

Sverige är ett av Europas mest glesbefolkade länder. Samtidigt har vi en av världens högsta bensinskatter. Högre drivmedelsskatter ökar kostnaderna för många företag, vilket försämrar vår konkurrenskraft och riskerar att leda till färre jobb i glesbygd. Enskilda hushåll och individers möjligheter att jobba eller söka jobb på pendlingsavstånd försvåras.

## 6. Överindexeringen är odemokratisk

Överindexeringen innebär att skatterna på drivmedel per automatik höjs varje år med två extra procentenheter utöver konsumentprisindex, utan att det behövs riksdagsbeslut.

27) VTI SAMKOST 3, Tabell 9. Vägtrafikens samhällsekonomiska marginalkostnader och skatteuttag för användning av det statliga vägnätet 2017. Enligt Trafikanalys (TRAFANA) är bensinbilen överinternaliserad på landsbygden med över 180 procent och betalar 2,20 kronor per mil mer än dess kostnader samtidigt som den i tätort är underinternaliserad med 80 procent internaliseringsgrad, och det betalas 1,30 kronor för lite per mil.

28) Dieselbilens marginalkostnad uppgår samtidigt till 25 öre och skatterna till 35 öre, vilket ger en lägre internaliseringsgrad på 1,4.

# Metod

SCB har på vårt uppdrag 2016 kopplat ihop fordonsregistret över personbilarnas körsträckor 2014 med hushållsregistret 2014. Detta år fungerar fortfarande väl som referensram – den genomsnittliga körsträckan per bil har minskat något men samtidigt har antalet bilar ökat.

SCB har sorterat bort alla hushåll med fler än fem bilar. Bilar ägda av juridiska personer ingår inte heller, undantaget enskilda firmor registrerade på personnummer. Detta efter samråd med SCB. Taxibilar i enskilda firmor är dock exkluderade från studien. Eftersom SCB rensat bort fysiska personer som äger fler än 5 bilar och exkluderat taxibilar omfattar vår totala undersökning något färre bilar än SCB:s officiella fordonsstatistik för samma år.

Bland de personbilar som är registrerade på juridiska personer, och inte är enskilda firmor, finns också leasingbilar, förmånsbilar och tjänstebilar som används helt eller delvis privat av hushåll. Drygt var fjärde privatägd bil är diesel. För att möjliggöra en konsekvensanalys med rimlig insats har vi i våra kalkyler gjort det något förenklade antagandet att alla bilar har bensin som drivmedel och en bensinförbrukning på 0,82 liter per mil (genomsnittlig bensinförbrukning 2014, SCB). 2018 uppgick snittet till 0,78 liter per mil. Då vår ansats bland annat är att jämföra skattekostnadens utveckling sedan 2014 utgår vi från 2014 års bränsleförbrukning i beräkningarna.

# Referenser

ACEA, *Tax Guide 2016 och Tax Guide 2019*.

*Auto motor & sport*, 2019.

BIL Sweden, *Svenskar om bilen 2017*. SKOP-undersökning till 1 000 personer mellan 18 och 84 år bosatta i hela Sverige, maj-juni 2017.

BIL Sweden, *Höjd prognos och fortsatt uppgång på bilmarknaden i oktober*, pressmeddelande 1/11 2019.

BIL Sweden, *Statistik över nyregistreringar 2018* (2 jan 2019).

EU-kommissionen, 16 december 2019, [https://ec.europa.eu/energy/observatory/reports/latest\\_prices\\_without\\_taxes.pdf](https://ec.europa.eu/energy/observatory/reports/latest_prices_without_taxes.pdf) och [https://ec.europa.eu/energy/observatory/reports/latest\\_prices\\_with\\_taxes.pdf](https://ec.europa.eu/energy/observatory/reports/latest_prices_with_taxes.pdf)

Expertgruppen för Offentliga Studier, *Klimatmål på villovägar? En ESO-rapport om politiken för utsläppsminskningar i vägtrafiken* (Per Kågeson), 2019.

Ratsit, *Drivmedel i Sverige 2018*, undersökning 2018 (kvartal 4) om drivmedel för privatpersoners bilar.

Regeringen, Utredningen *Skattelättnad för arbetsresor* SOU 2019:36.

Regeringens proposition 2017/18:1, *Budgetpropositionen för 2018*.

Regeringskansliet, *Beräkningskonventioner 2020. Miljöskatter etc.*

Riksdagen, *Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige*, ny lag trädde i kraft 2018. Beslutades 15/6 2017.

RUS Länsstyrelserna, *Körsträckedata*, SCB Fordonsregistret juni 2019.

SCB, uppdragsbeställning, *Fordons- och hushållsregistret 2014*.

Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI), *genomsnittliga försäljningspriser för bensen vid pump*.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), *Redovisning av regeringsuppdrag kring trafikens samhällsekonomiska kostnader: SAMKOST 3* (2018).

*Trafikanalys (TRAFA), Fordon 2018*.

*Trafikanalys (TRAFA), Fordon i län och kommuner 2018*.

*Trafikanalys (TRAFA), Körsträckor 2018* (reviderad).

*Trafikanalys (TRAFA), Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader, Rapport 2019:4*.

[www.globalpetrolprices.com](http://www.globalpetrolprices.com), bensinpriserna i 164 länder, 16 december 2019.

Vi jobbar för lägre skatter  
och minskat slöseri  
med skattepengar.

**Skattebetalarna:**

Skattebetalarnas Förening | Box 3319 | 103 66 Stockholm  
Tel: 08-613 17 00 | [www.skattebetalarna.se](http://www.skattebetalarna.se) | [info@skattebetalarna.se](mailto:info@skattebetalarna.se)