

# Skattebetalarna:

**Finansdepartementet**  
Skatte- och tullavdelningen  
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter  
Tina Svensson

Stockholm 26 september 2024

**Er referens:** Fi2024/01726

## Remissyttrande

### Promemorian Sänkt skatt på bensin och diesel

Skattebetalarnas Förening tillstyrker förslagen i promemorian Sänkt skatt på bensin och diesel (Fi2024/01726) om sänkt skatt på bensin och diesel kontra planerad uppräkning 1 januari 2025 och ytterligare sänkning i samband med utökad reduktionsplikt 1 juli 2025. Skattebetalarnas Förening välkomnar också långsiktigheten i att skattesatser från juli 2025 även ska gälla för 2026. Skattebetalarnas Förening ifrågasätter dock varför regeringen inte helt slopar indexeringen av bland annat drivmedelsskatter.

Skattebetalarnas Förening välkomnar att regeringen föreslår ytterligare sänkta drivmedelsskatter inför 2025. Priset på drivmedel är en tydlig konkurrensfaktor och svensk tillväxt gynnas av rimliga drivmedelsskatter som gör det möjligt att bo och verka i hela landet och för svenska företag att kunna konkurrera internationellt.

Skattebetalarnas Förening vill dock ifrågasätta varför regeringen inte helt slopar indexeringen av drivmedelsskatter. Skatterna har korrigerats en rad gånger de senaste åren utöver indexering, vilket ytterligare påkallar behovet av att se över indexeringens existens. Sedan 1994 indexerar drivmedelsskatter baserat på KPI. Sedan 2016 drivs skatterna upp än snabbare av den överindexering som då infördes genom den så kallade BNP-indexeringen. BNP-indexeringen har varit ifrågasatt ända sedan införandet, och det på goda grunder. Indexeringen är godtyckligt utformad för att leda till ständigt högre skatt, oavsett exempelvis miljöstyrande effekter. Det är i grunden en politisk fråga om drivmedel ska straffbeskattas, och därför bör det också vara utrymme för en politisk diskussion aktiva beslut och inte något som sker via en automatisk uppindexering. BNP-indexeringen är i sin grund demokratisk orimlig eftersom höjda och nya skatter bör beslutas av riksdagen för att möjliggöra en allmän debatt. BNP-indexeringen driver upp priserna på drivmedel snabbare än övriga kostnader vilket i en ekonomisk miljö av hög inflation, delvis baserad på just skenande drivmedelspriser, får bedömas som oklokt. Skattebetalarnas Förening menar därför på att allt talar för att BNP-indexeringen på drivmedel (och andra relevanta områden) bör slopas helt.

Vidare vill Skattebetalarnas Förening lyfta frågan om rimligheten i KPI-indexering av drivmedelsskatt och andra miljöskatter. Punktskatter, så som skatten på bensin och diesel, bör utformas för att antingen täcka de kostnader som förbrukningen realiserar för samhället (i detta fall genom koldioxidskatten), eller vara så pass höga att de leder till en total utfasning av den beskattade varan. Det förstnämnda är föremål för en ekonomisk kalkyl, det andra är en rent politisk fråga. Det är inte nödvändigtvis så att de externa kostnaderna som uppstår följer KPI-utvecklingen, utan kan vara både högre och lägre. Att då ha KPI-indexerade skatter framstår som en klumpig konstruktion, som kan misstänkas vara en rent statsfiskal konstruktion för att säkerställa skatteintäkter, inte för att skapa miljönytta. Därtill är KPI-indexeringen utformad för en stabilare ekonomisk miljö med låg inflation. Till sist bör det konstateras att den demokratiska kritiken mot BNP-indexeringen är relevant även beträffande KPI-indexering. Det förstärks av de många avsteg från indexeringen som gjorts de senaste åren, som även om de varit välkomna försvårar för medborgarna att förstå logiken när skatten både höjs och sänks samtidigt. Skattehöjningar bör beslutas om av riksdagen. Antalet skatter som är indexerade bör hållas till ett minimum.

Skattebetalarnas Förening

Christian Ekström  
VD

Erik Bengtzboe  
Chefekonom

**Skattebetalarnas Förening**

Box 3319 103 66 Stockholm Besöksadress: Sveavägen 66 08-613 17 00 [www.skattebetalarna.se](http://www.skattebetalarna.se)