

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
103 33 Stockholm
fi.remissvar@regeringskansliet.se
tina.svensson@regeringskansliet.se

Stockholm 2024-09-30

Ref Fi2024/01726

Remissyttrande över promemorian ”Sänkt skatt på bensin och diesel 2025”

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivareorganisation för transportsektorn. Våra 9 100 medlemsföretag anställer cirka 200 000 personer, vilket gör oss till Sveriges främsta samlingspunkt för företag i transportsektorn.

Promemorian föreslår att skatten på bensin och diesel sänks den 1 januari 2025, jämfört med den nivå som tidigare beslutats för 2025, samt att skatten på bensin och diesel sänks ytterligare den 1 juli 2025. Skattesatserna som gäller efter sänkningarna 2025 ska även gälla under 2026 och framgå direkt av lagen om skatt på energi. Indexeringen av bränslen pausas således under 2026. Skattesatserna på bensin och diesel föreslås sänkas, för att parera prisseffekterna av den aviserade höjda kraven på reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel, den s.k. reduktionsplikten. Förslaget beräknas ha en offentligfinansiell kostnad (netto) om 3,17 miljarder kronor för 2025 och offentligfinansiella kostnader om 5,49 miljarder kronor för 2026.

Transportföretagen har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter och tillstyrker promemorians förslag.

Transportföretagen har de senaste åren besvarat ett flertal remisser som innefattat justeringar och förändringar av nivån på punktskatten samt justeringar i beräkningsgrunder för indexuppräknning av punktskatten på drivmedel.¹

Transportföretagen vill utifrån dessa yttranden återigen påpeka att:

- Transportföretagen har vid flertalet tillfällen påpekat att det unika ytterligare tillägget om två procentenheter (utöver KPI) vid uppräknning av bränsleskatter, den s.k. BNP-schablonen bör avskaffas permanent. I och med införandet av den s.k. reduktionsplikten innebär indexmodellen ett dubbelt styrmedel. Den s.k. överindexeringen har under flertalet år frysts av olika orsaker, så även under 2026 enligt promemorians förslag. Återkommande frysningar skapar osäkerhet om vilken långsiktig praxis som gäller för hur punktskatter ska omräknas.

¹ Se exempelvis: [Remissyttrande över promemorian ”Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel”](#), [Remissyttrande över promemorian ”Tillfälligt sänkt skatt på drivmedel och sänkt skatt på bränslen i viss värmeproduktion”](#), [Remissyttrande över promemorian ”Sänkt skatt på bensin och diesel”](#), [Remissyttrande över promemorian ”Vissa förslag på bränsleskatteområdet inför budgetpropositionen 2024”](#), [Remissyttrande: Promemoria ”Teknisk översyn av vissa indexeringsbestämmelser”](#)



- Olyckligtvis blev överindexeringen snarare mer permanent i den senaste tekniska översynen av indexbestämmelserna. Förtydligandet av beräkningsmetoden ökade transparensen en innebär att den i praktiken redan obefintliga kopplingen till utveckling av BNP, som på ett schabloniserat sätt ska ta hänsyn till reala inkomstökningar, försvinner helt. Regeringen bör verka för ett skyndsamt avskaffande av denna anomali gällande indexuppräknig av punktskatter.
- Transportföretagen anser generellt att finjusteringar gällande beskattning av vägtransporter och vägtrafik har nått vägs ände. Framtidens tystare och helt utsläppsfria transporter och vägtrafik kräver förändrade styrmedel. EU:s ökade ambitioner, genom Fit for 55, innebär att det måste till en total översyn av nationella styrmedel och mål, för att undvika ineffektivitet och risker för kostsamma dubbelregleringar. Konkret behöver exempelvis implementering av styrmedel som ETS2 och förslaget om en ny reduktionsplikt ställas i relation till redan befintliga nationella styrmedel, som exempelvis koldioxidskatten. Transportföretagen ser därför med tillförsikt fram emot att ta del av utredningsdirektiven till den aviserade breda styrmedelsutredningen.

Med vänlig hälsning,

Transportföretagen

Tina Thorsell
Samhällspolitisk chef

Mårten Bergman
Transportekonom