

Finansdepartementet

Skatte- och tullavdelningen
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter
Babak Werngren

Stockholm 26 juni 2023

Er referens: Fi2023/01509

Remissyttrande

Promemorian Vissa förslag på bränsleskatteområdet inför budgetpropositionen 2024 (Fi2023/01509)

I promemorian Vissa förslag på bränsleskatteområdet inför budgetpropositionen 2024 (Fi2023/01509) föreslås dels att BNP-indexeringen på drivmedel ska pausas för åren 2024 och 2025. Vidare föreslås att den tillfälliga skattenedsättningen på drivmedel till jord-, skogs- och vattenbruksmaskiner tillfälligt utökas till och med 2025.

Skattebetalarnas Förening tillstryker bägge förslagen i promemorian, men tycker det är olyckligt att regeringen inte tar tag i problemen med BNP-indexeringen permanent. Skattebetalarnas Förening menar att BNP-indexeringen av drivmedel bör slopas helt, inte pausas. Vidare anser Skattebetalarnas Förening att KPI-indexeringen av drivmedelsskatter bör ses över och slopas.

Sedan 1994 indexeras drivmedelsskatter baserat på KPI. Sedan 2016 drivs skatterna upp än snabbare av den överindexering som då infördes genom den så kallade BNP-indexeringen, som nu föreslås att pausas. BNP-indexeringen har varit ifrågasatt ända sedan införandet, och det på goda grunder. Indexeringen är godtyckligt utformad för att ständigt leda till 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 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 skatter) 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 säkra skatteintäkter, inte för att skapa miljönytta. Därtill är KPI-indexeringen utformad för en stabilare ekonomisk miljö med låg inflation. KPI-indexeringen kommer leda till en kraftig höjning av skatter på varor som redan idag är inflationsdrivande, och alltså fortsätta pressa inflationen uppåt. Det är inte klok politik. Till sist bör det konstateras att den demokratiska kritiken mot BNP-indexeringen är relevant även beträffande KPI-indexering. 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