

YTTRANDE

2019-02-14 Ärendenr:
NV-00572-19

Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Naturvårdsverkets yttrande över Finansdepartementets remiss av promemorian Befrielse från koldioxid- och energiskatt i vissa fall och förändrad omräkning av skattesatserna för diesel och bensin (Fi2019/00121/S2)

Naturvårdsverkets ställningstagande

Naturvårdsverket avstyrker förslaget om ökad skattenedsättning för diesel i arbetsmaskiner samt i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet.

Naturvårdsverket avstyrker också förslaget om att skattebeloppen för bensin och diesel under perioden 1 juli–31 december 2019 endast ska grunda sig på faktiska förändringar i konsumentprisindex (KPI). Vi tillstyrker att skattebeloppen för bensin och diesel från och med den 1 januari 2020 åter ska bestämmas genom omräkning utifrån KPI och det schabloniserade tillägget om två procentenheter.

Skäl

Förslag om skattenedsättning för diesel i jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet

Miljömålsberedningen slog i sitt betänkande En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47) fast att styrmedel ska utformas så att förorenaren betalar för sina utsläpp och menade vidare att skattenedsättningarna på diesel för arbetsmaskiner bör fasas ut. Utfasningen ska ske på ett sätt som tar hänsyn till negativa effekter som kan uppstå på berörda näringars konkurrensförhållanden. Naturvårdsverket gjorde 2018 samma bedömning och föreslog att en sådan

utfasning ska vara helt genomförd senast år 2025 för skogsbruk, respektive 2030 för jordbruk och vattenbruk¹.

Principen om att förorenaren betalar för sin miljöpåverkan har länge varit ett riktmärke i den svenska miljö- och klimatpolitiken. Ett pris på utsläpp ger en tydlig styrsignal till alla aktörer. Prissättningen gör det mer lönsamt att investera i utsläppsreducerande åtgärder av olika slag, och innebär också att det blir mindre lönsamt att göra nya investeringar i fossil teknik. Koldioxidskatten bidrar vidare till en högre grad av resurseffektivitet i ekonomin. En utjämnad koldioxidskattenivå mellan arbetsmaskiner och vägtransporter skulle också innebära en högre grad av samhällsekonomisk kostnadseffektivitet i uppfyllelsen av klimatmålen.

Det remitterade förslaget om ökad skattenedsättning bryter mot principen att förorenaren ska betala, försvagar styrsignalen för utsläppsreduktioner, minskar resurseffektiviteten i samhället och minskar även den samhällsekonomiska kostnadseffektiviteten i uppfyllelsen av klimatmålen. Förslaget är inte heller i linje med Sveriges internationella engagemang i frågan om att fasa ut fossilsubventioner.

Behovet av att värna konkurrenskraften anförs ofta som ett viktigt skäl för att enskilda sektorer ska åtnjuta skattenedsättningar. Det kan finnas flera anledningar för staten att agera för att upprätthålla eller stärka en sektors konkurrenskraft, t.ex. sysselsättning, regional tillväxt eller landsbygdsutveckling. Dessa motiv ställs här mot klimat- och miljöpolitiska mål om minskade utsläpp och lika prissättning av utsläpp. Naturvårdsverket menar att statligt stöd till särskilt utpekade branscher, i den mån det är motiverat, företrädesvis bör ges i andra former än genom subventioner på fossilt bränsle. Syftet med ett eventuellt stöd bör oavsett utformning också vara tydligt angett, så att stödet enklare kan fasas ut när det inte längre behövs.

Naturvårdsverket förstår vikten av att det svenska jordbruket bibehåller och ökar sin konkurrenskraft, t.ex. genom sänkta kostnader, enklare regler och färre särkrav. Naturvårdsverket ser också att jordbruksnäringen behöver ytterligare subventioner, t.ex. i form av miljöstöd, för att kunna upprätthålla viktiga ekosystemtjänster och bibehålla kulturmiljövärden och biologisk mångfald. Stöd i olika former bör dock alltid utformas så att den negativa miljöpåverkan blir så liten som möjligt. Såväl den remitterade promemorian som finansutskottets betänkande (2018/19:FiU1) saknar en tydlig redogörelse för varför de areella näringarna behöver ytterligare statligt stöd i den omfattning som här föreslås. Naturvårdsverket saknar också den bakomliggande analysen av olika alternativa sätt att minska kostnadstrycket för de berörda näringarna som ger vid handen att det är just en ökad nedsättning av koldioxidskatten på diesel till arbetsmaskiner som kan anses vara det mest ändamålsenliga sättet att administrera ett sådant stöd.

¹ Se Naturvårdsverkets rapport 6826, Arbetsmaskiners klimat- och luftutsläpp, Redovisning av regeringsuppdrag om kartläggning och förslag för minskade utsläpp, april 2018, <https://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/6400/978-91-620-6826-4.pdf?pid=22399>

Naturvårdsverket avstyrker därför det remitterade förslaget om skattenedsättning för diesel i jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet, såväl den del som saknar tidsbegränsning som den del som är tidsbegränsad till andra halvåret 2019. Naturvårdsverket står fast vid att nedsättningarna av koldioxidskatten för diesel bör fasas ut 2025 för skogsbruk och 2030 för jordbruk och vattenbruk. I den mån det finns skäl att ge statligt stöd till någon av dessa verksamheter bör det ske på annat sätt än genom direkt miljöskadliga subventioner.

Förslag om omräkning av skattesatserna på diesel och bensin efter reala inkomstökningar

Naturvårdsverket anser att det är olyckligt att energiskattenivån på diesel och bensin under andra halvåret 2019 justeras ner, och välkomnar sålunda att skattebeloppet från och med den 1 januari 2020 återigen bestäms genom omräkning utifrån KPI och det schabloniserade tillägget om två procentenheter.

Naturvårdsverket anser, i likhet med Miljömålsberedningens bedömning från 2016, att prisstyrningen mot klimatmålen främst bör ske genom anpassningar av koldioxidskattenivån. Energiskatten och koldioxidskatten har olika syften och ger också olika incitament till hushåll och företag att minska sina utsläpp. Om syftet är att minska koldioxidutsläppen från vägtrafik och arbetsmaskiner bör styrningen ske via koldioxidskatten.

Naturvårdsverket avstyrker förslaget att skattebeloppen för bensin och diesel fr.o.m. den 1 juli 2019 t.o.m. den 31 december 2019 endast ska grunda sig på faktiska förändringar i KPI.

Beslut om detta yttrande har fattats av generaldirektören Kerstin Cederlöf.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit avdelningschefen Martin Eriksson, föredragande, enhetschefen Gunilla Sallhed samt handläggarna Karl-Anders Stigzelius och Ulrika Gunnesby.

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Kerstin Cederlöf

Martin Eriksson