



Er ref/dnr: Fi2019/00121/S2

Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Stockholm 18 februari 2019

Yttrande över avseende promemorian ”Befrielse från koldioxid- och energiskatt i vissa fall och förändrad omräkning av skattesatserna för diesel och bensin.

Sammanfattning

- Istället för att utökas bör skattenedsättningen för arbetsmaskiner inom jord- och skogsbruk samt vattenbruk slopas helt. Lantbruket bör då kompenseras på olika sätt för de kostnadsökningar som uppstår, Naturskyddsföreningen har tidigare presenterat ett förslag till hur sådan kompensation till lantbruket kan utformas.¹ Till skogsbruket behöver däremot ingen kompensation utgå
- Den tidigare nedsättningsnivån kostade 2018 staten 820 miljoner kronor i skatteutgift.² Med de utökade nedsättningarna kan skatteutgiften förväntas att öka till totalt kring 1,25 miljarder för 2019. Denna skatteutgift utgör en klimatskadlig subvention.
- Den utökade skattenedsättningen motiveras med den utsatta konkurrens-situationen för företag inom de areella näringarna. Dock har svenska bönder inte alls särskilt höga bränsleskatter jämfört med andra EU-länder.
- Naturskyddsföreningen förespråkar att förslaget till tillfälligt borttagande av BNP-tillägget i drivmedelsbeskattningen inte ska genomföras.

Specifika synpunkter

Utökad skattenedsättning för arbetsmaskiner inom jord-, skogs- och vattenbruk.

Fossila bränslen som används för drift av arbetsmaskiner och fartyg för yrkesmässig verksamhet inom jord-, skogs- och vattenbruk har nedsättning av koldioxidskatten.³ Nedsättningen har 2018 varit 1430 kronor per kubikmeter, en nedsättning på 43 procent mot normal skattesats. Nu föreslås utökad nedsättning med 500 kronor till 1930 kronor per kubikmeter. Det innebär att nedsättningen ökar till 56,6 procent av normal skattesats. Därtill

¹ [Avskaffa klimatskadliga subventioner, se bilaga 1, sid 66 ff. Rapport, Naturskyddsföreningen, 2018.](#)

² [Redovisning av skatteutgifter 2018, Regeringens skrivelse 2017/18:98.](#)

³ [6a kap, 2a §, p. 1 och 2 lag om skatt på energi.](#)

föreslås en tillfällig ytterligare utökning av nedsättningen under andra halvåret 2019 med ytterligare 500 kronor, till 2430 kronor, vilket innebär att nedsättningen ökar till 73,8 procent av normal skattesats.

Utökad skatteutgift

Den tidigare nedsättningsnivån kostade 2018 staten 820 miljoner kronor i skatteutgift.⁴ Med de utökade nedsättningarna kan skatteutgiften förväntas att öka till totalt kring 1,25 miljarder för 2019. Detta nämns inte i promemorian.

Nedsättningen är en subvention

Skattenedsättningar till utvalda delar av näringslivet utgör en subvention enligt WTO:s och OECD:s definitioner av begreppet. Subvention till användning av fossila bränslen utgör en klimatskadlig subvention. Sådana har EU och G20 med flera parter vid upprepade tillfällen begärt att medlemsstater och industriländer ska avskaffa snarast.

Att i det utsatta läge vi befinner oss i, med en allt tydligare klimatkras, välja att utöka subventioner till fossila bränslen är politik som går åt helt fel håll och motverkar den nödvändiga klimatomställningen.

Arbetsmaskiner inom jordbruk, skogsbruk och fiske släppte 2016 totalt ut 1,2 miljoner ton koldioxidekvivalenter, varav jordbruket 592 000 ton, skogsbruket 495 000 ton och fisket 128 000 ton.⁵ Utökade subventioner till denna sektor bidrar inte till att minska dessa utsläpp.

Jord- och skogsbruk påverkas olika

Det finns i dagsläget ungefär 125 000 traktorer i trafik inom jordbruket och 64 500 inom skogsbruket. Därtill finns enligt äldre uppgifter cirka 35 000 skördetröskor och 5 300 skogsmaskiner (skördare och skotare).⁶ 70 procent av arbetsmaskinerna är traktorer, men de står endast för 30 procent av utsläppen. Medan skogsmaskiner som utgör två procent av maskinparken står för 15 procent av utsläppen eftersom de körs så intensivt.⁷

Utredningen Fossilfrihet på väg⁸ beskrev skillnaden i nyttjandegrad mellan olika typer av arbetsmaskiner och sektorer så här:

”Entreprenadsektorn och skogssektorn karaktäriseras av maskiner med hög driftstid och höga utsläpp. Traktorerna, å andra sidan, är många men har förhållandevis låga utsläpp per maskin, främst därför att det finns många gamla traktorer med låg drifttid. En ny traktor används 600–800 timmar per år, medan entreprenadmaskiner (t.ex. hjullastare och grävmaskiner) har cirka 1 500 driftstimmar per år och skogsmaskinerna över 3 500 timmar.”

Missriktad hänsyn till konkurrenskraften

Den utökade skattenedsättningen motiveras med den utsatta konkurrens-situationen för företag inom de areella näringarna. Dock kan noteras att bland annat Nederländerna,

⁴ [Redovisning av skatteutgifter 2018, Regeringens skrivelse 2017/18:98.](#)

⁵ [Utsläpp av växthusgaser från arbetsmaskiner. Statistiksida på Naturvårdsverkets webbplats 2017.](#)

⁶ [Arbetsmaskiner, inventering av utsläpp, teknikstatus och prognos. Naturvårdsverket, rapport 5728, 2007.](#)

⁷ [Fossilfrihet för arbetsmaskiner. Energimyndigheten, rapport 2017-02-10.](#)

⁸ [Fossilfrihet på väg, SOU 2013:84, sid 563.](#)

Österrike och Slovakien redan 2013 avskaffade sina subventioner till bränslen och drivmedel inom jordbruket.⁹ Totalt har åtta EU-länder avskaffat sina bränslesubventioner till jordbruket. Det finns således ingen anledning att ytterligare utöka skattesubventionen för diesel till lantbruksmaskiner.

En stor del av dieselsubventionen till arbetsmaskiner går också till skogsbrukets maskinanvändning. Där föreligger inte samma behov av hänsyn till konkurrenskraften. Skattenedsättningen utgjorde innan den föreslagna utökningen inte mer än 1,6 promille av skogsnäringsens totala omsättning.

Slutsatsen av ovanstående blir att istället för att utökas bör skattenedsättningen för arbetsmaskiner inom jord- och skogsbruk samt vattenbruk slopas helt. Lantbruket bör då kompenseras på olika sätt för de kostnadsökningar som uppstår, Naturskyddsföreningen har tidigare presenterat ett förslag till hur sådan kompensation till lantbruket kan utformas.¹⁰ Till skogsbruket behöver däremot ingen kompensation utgå.

BNP-relaterad omräkning av skattesatserna på diesel och bensin

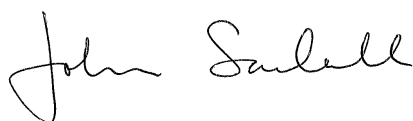
Det schabloniserade BNP-baserade tillägget på två procentenheter, som läggs på den årliga uppräknings av bensin- och dieselskatterna enligt konsumentprisindex, tjänar till att gradvis öka styreffekten av koldioxid- och energiskatten för drivmedel. Att nu ta bort detta BNP-tillägg motverkar syftet med klimatpolitiken, även om det bara är fråga om en tillfällig åtgärd under andra halvåret 2019.

Varje sänkning av drivmedelspriserna vid pump leder till ökad förbrukning. Det rör sig i detta fall inte om många ören skattemässigt, varför effekten kanske inte blir så stor. Men en sådan här gasa-bromsa-politik med tillfälliga skattelättnader skapar ryckighet för konsumenterna och motverkar långsiktiga spelregler för näringslivet. Naturskyddsföreningen förespråkar därför att förslaget till tillfälligt borttagande av BNP-tillägget i drivmedelsbeskattningen inte ska genomföras.

Detta remissvar har utarbetats av Anders Friström, utredare och David Kihlberg, avdelningschef, båda vid avdelningen för Klimat och Juridik på Naturskyddsföreningens rikskansli.

För Naturskyddsföreningen

Stockholm dag som ovan



Johanna Sandahl



David Kihlberg

⁹ [OECD Companion to the Inventory of Support Measures for Fossil Fuels 2015, sid 43.](#)

¹⁰ [Avskaffa klimatskadliga subventioner, se bilaga 1, sid 66 ff. Rapport, Naturskyddsföreningen, 2018.](#)

ordförande

chef för klimat och Juridik