

Finansdepartementet

103 33 Stockholm

Remiss av promemorian Sänkt energiskatt på bensin och diesel

Fi2021/03918

1 Sammanfattning

Skatteverket har inga synpunkter på att förslaget genomförs. Skatteverket har dock följande synpunkter på de samhällsekonomiska konsekvenserna av det remitterade förslaget.

Skatteverket anser att förslaget försvårar möjligheterna att nå klimatmålet för transportsektorn.

Skatteverket anser att alternativa sätt att mildra klimatpolitikens fördelningseffekter, som olika former av skatteåterföring, borde ha konsekvensanalyserats och jämförts med den föreslagna energiskattesänkningen.

Ett ikraftträdande vid ett kvartalsskifte minskar den administrativa bördan för både företagen och Skatteverket. Skatteverket anser därför att förslaget ska träda i kraft antingen den 1 april eller den 1 juli 2022.

Skatteverkets engångskostnader för förslaget bedöms uppgå till 700 000 kronor.

2 Skatteverkets synpunkter

2.1 Samhällsekonomiska synpunkter (Avsnitt 4 Konsekvensanalys)

Den remitterade promemorian innehåller förslag om sänkt energiskatt på bensin och diesel så att priset vid pump sänks med 50 öre per liter inklusive mervärdesskatt. Detta uppnås genom att energiskatten på bensin och diesel sänks med 40 öre per liter. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2022. Skatteverket har valt att kommentera förslagets konsekvenser för möjligheten att nå klimatmålen samt behovet av att studera alternativa sätt att motverka klimatpolitikens fördelningseffekter som kan jämföras med föreslagen skattesänkning.

2.2 Förslaget försvårar möjligheterna att nå klimatmålet för transportsektorn

Det klimatpolitiska ramverket som riksdagen röstade igenom 2017 innebär att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Ramverket innebär också etappmål till 2030 och 2040 samt ett särskilt mål för transportsektorn som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010. De avstämningar som gjorts på området pekar på stora utmaningar med att nå

målet för transportsektorn samt behovet av kraftfulla styrmedel och andra politiska åtgärder.¹ En viktig del av styrningen för att minska utsläppen från inrikes transporter sker via skatter på drivmedel. Beskattningen består i huvudsak av två delar, energiskatt och koldioxidskatt. Där koldioxidskatten styr mot att minska koldioxidutsläppen medan energiskatten har både fiskala syften och miljöstyrande syften i form av att uppmuntra energieffektivisering och internalisera externa effekter i form av buller, olyckor och trängsel.

Även om det primära syftet med energiskatten inte är att minska koldioxidutsläppen utgör den ett viktigt styrmedel i strävan för att nå klimatmålen då energieffektivisering i transportsektorn även innebär minskade koldioxidutsläpp. Som konsekvensanalysen i promemorian också uttrycker innebär förslaget om sänkta skattesatser på bensin och diesel att det blir billigare att köra bil vilket kan förväntas öka transportarbetet och därmed öka koldioxidutsläppen. Skattesänkningen innebär också att omställningen till andra drivmedel, överflyttningen till andra transportslag samt möjligheten att nå klimatmålet minskar. Givet utmaningarna att nå klimatmålen anser Skatteverket att förslaget försvårar möjligheterna att nå klimatmålet för transportsektorn.

2.3 Alternativa sätt att motverka fördelningseffekterna utan att försvaga klimatpolitiken

Som motiv för förslaget om sänkt energiskatt på bensin och diesel anger promemorian Finansutskottets anförande i betänkandet 2021/22:FiU1 som uttrycker att:

Det är inte rättvist att den som bor på landsbygden ska dra ett tyngre lass för klimatomställningen än den som bor i storstan. I dag läggs en alltför stor börda på dem som är beroende av bilen för att färdas i vardagen. Vissa tar tunnelbanan till jobbet – andra bilen. Om Sverige ska hålla ihop måste alla ha råd att transportera sig till jobb, familj, vänner och fritidsaktiviteter.

Riksdagen har mot den bakgrunden tillkännagett för regeringen att regeringen ska återkomma med förslag om att sänka energiskatten på bensin och diesel. Givet de klimatmål som riksdagen antagit är dock lösningen på klimatpolitikens fördelningseffekter inte nödvändigtvis en generell sänkning av energiskatten på bensin och diesel. Skatteverket anser att alternativa sätt att mildra fördelningseffekterna, som olika former av skatteåterföring, borde ha konsekvensanalyserats och jämförts med den föreslagna energiskattesänkningen.

3 Konsekvenser för Skatteverket

Förändringar av skattesatser som sker mitt i ett kvartal innebär en ökning av den administrativa bördan för såväl berörda företag som för Skatteverket. I syfte att miniminera denna anser Skatteverket att förslaget ska träda i kraft antingen den 1 april eller den 1 juli 2022.

Skatteverkets engångskostnader för att genomföra promemorians förslag till skattesatsförändringar bedöms uppgå till 700 000 kronor. Beloppet inkluderar kostnader för följändringar i ett antal återbetalningsslag avseende energiskatter.

¹ Se exempelvis: Naturvårdsverket (2019) "Underlag till regeringens klimatpolitiska handlingsplan. Redovisning av Naturvårdsverkets regeringsuppdrag", rapport 6879; Klimatpolitiska rådet (2019) "Klimatpolitiska rådets rapport"; Konjunkturinstitutet (2019) "Miljöekonomisk rapport".

Detta remissvar har beslutats av generaldirektören Katrin Westling Palm och föredragits av rättsliga experten Agneta Rapp. Vid den slutliga handläggningen har också följande deltagit: överdirektören Fredrik Rosengren, rättschefen Michael Erliksson, enhetscheferna Eva Mårtensson och Eva Samakovlis samt sektionschefen Lena Hiort af Ornäs Leijon.

Katrin Westling Palm