

Yttrande

2023-06-20

Finansdepartementet
103 33 Stockholm
fi.remissvar@regeringskansliet.se
Regeringskansliets dnr: Fi2023/01509

Handläggare:
Henrik Scharin

Formas dnr: 2023-01742

Remissvar avseende promemorian Vissa förslag på bränsleskatteområdet inför budgetpropositionen 2024 (Fi2023/01509)

Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande, Formas, har granskat innehållet i Promemorian *vissa förslag på bränsleskatteområdet inför budgetpropositionen 2024*.

Formas ställningstagande

Utifrån resonemanget i övergripande synpunkter avstyrker Formas promemorians förslag om att pausa indexeringen av skatt på bränslen samt att utöka skattenedsättningen på diesel som används inom jord-, skogs-, och vattenbruk. Formas skäl till detta är följande:

- Att pausa indexeringen av skatt på bränsle samt sänka skatten för vissa sektorer försvagar prissignalen vilket innebär högre utsläpp av växthusgaser.
- Att pausa indexeringen samt förlänga nedsättningar av bränsleskatten motverkar möjligheten att nå de nationella klimatmålen på ett kostnadseffektivt sätt.
- Att bevilja nedsättningar av koldioxidskatten för vissa utsläppskällor motverkar möjligheten att nå de nationella klimatmålen på ett kostnadseffektivt sätt.
- Syfte med att sänka bränsleskatten för vissa sektorer är/anges vara att inte försämra dessa sektors konkurrenskraft, något som kan uppnås med alternativa åtgärder som inte motverkar övergången från fossila till alternativa bränslen, till exempel riktade ekonomiska stöd till de som drabbas hårdast.
- Undantag och nedsättningar av koldioxidskatten betraktas från EU samt inom nationalekonomin som subventioner av fossila bränslen och Formas anser att nedsättningar av bränsleskatten inte är i linje med Sveriges klimatmål.

Övergripande synpunkter

Koldioxidskatten, som tillsammans med energiskatten utgör bränsleskatten, är ett kostnadseffektivt styrmedel för att nå våra nationella klimatmål, eftersom den genom sin prissignal skapar incitament att genomföra de kostnadseffektiva åtgärderna, det vill säga de åtgärder som når målet till lägst

samhällsekonomisk totalkostnad. Prissignaler i form av bränsleskatten innebär alltid fördelningseffekter eftersom de bygger på principen att förorenaren betalar för effekterna av sina utsläpp och därmed leder till en kostnadsbörda för de berörda sektorerna. Även om det finns en fördelningspolitisk vilja att minska denna kostnadsbörda för vissa samhällssektorer innebär en lägre bränsleskatt att konflikter mellan fördelningspolitiska och effektivitetspolitiska mål skapas, vilket inte är nödvändigt. För att klara av våra internationella och nationella klimatmål (och även andra samhälls- och miljömål) behövs samhällsekonomiskt motiverade styrmedel och åtgärder som också hanterar eventuella oönskade fördelningseffekter. Att pausa indexeringen av bränsleskatten samt sänka skatten för vissa sektorer, vilket föreslås i promemorian, försvårar möjligheten att nå våra nationella klimatmål.

Såväl företag som hushåll skiljer sig åt vad gäller förmågan att bära den kostnadsbörda som bränsleskatten orsakar. Företagens förmåga att bära kostnaderna beror bland annat på hur stor andel av produktionskostnaden eller andel av förädlingsvärdet/vinsten som skatten skulle utgöra. I allmänhet går det dock inte att enbart basera den fördelningspolitiska bördan av skatten bara utifrån dessa aspekter. Man behöver även ta hänsyn till hushållens, de olika sektorernas samt de enskilda företagens förmåga att absorbera de extra kostnaderna alternativt överföra dem till sina kunder eller leverantörer. Möjligheten att absorbera kostnaden beror på branschens och hushållens ”resiliens”, dvs förmåga att själva hantera kostnadsökningarna, medan möjligheten att överföra kostnaderna i hög grad beror på den industriella strukturen samt marknadsstrukturen.

De åtgärder som lyfts som alternativ till de två förslagen, i respektive konsekvensanalys, är enbart begränsade till olika nivåer av de föreslagna åtgärderna vilket innebär att det inte går att avfärda möjligheten att andra åtgärder, än pausad indexering och sänkt skatt på bränsle, kan nå förslagens syften. En alternativ åtgärd bör tolkas utifrån att den är ett alternativt sätt att nå själva målet, det vill säga minska den finansiella bördan på berörda sektorer samt hushåll. Därför framstår alternativen *ingen förändring av indexeringen*, *frånvaro av nedsättning* eller *halv nedsättning* inte som alternativa åtgärder utan enbart olika utformningar av samma åtgärd.

I konsekvensanalysen för indexeringen (avsnitt 2.3) bedöms borttagandet av indexeringen ha en dämpande effekt på inflationen. Men sänkta priser på en viss vara genererar en rekyleffekt i och med att hushållen har mer pengar att spendera på andra varor, vilket antyds senare i analysen, som i sin tur kan spä på inflationen. Skatteintäkter å andra sidan kan läggas undan eller användas för annan inflationsminskning som kan ha större effekt utan att motverka klimatmålen.

För att motverka bränsleskattens effekt på de berörda sektorernas konkurrensförmåga (alternativt främja de berörda sektorernas internationella konkurrensförmåga) samt hushåll kan en separat stödåtgärd utformas. Ett sådant fördelningspolitiskt stöd kan dessutom vara mer träffsäkert i att kompensera de enskilda företag och hushåll som bedöms drabbas hårdast av bränsleskatten samtidigt som man bibehåller den samhällsekonomiskt motiverade prissignalen av skatten.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Johan Kuylenstierna, efter föredragning av nationalekonom Henrik Scharin.

Johan Kuylenstierna

Henrik Scharin