

YTTRANDE

2020-09-25 Ärendenr:
NV-06982-20

Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över Remiss av promemorian Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel (Fi2020/03655/S2)

Sammanfattning

Naturvårdsverket avstyrker en sänkning av energiskatten på bensin och diesel genom att pausa BNP-indexeringen för 2020.

Beskattning av fossila bränslen är en viktig komponent i styrningen för att nå klimatmålen. Naturvårdsverket har i flera sammanhang förordat en höjning av den generella koldioxidskattenivån liksom en översyn av den långsiktiga beskattningen av transportsektorn. I ljuset av den nu remitterade promemorian vill Naturvårdsverket särskilt understryka behovet av tydliga och långsiktiga regler för beskattning av drivmedel.

Naturvårdsverkets ställningstagande och skäl

Den föreslagna sänkningen går emot syftet med BNP-indexeringen.

Reglerna om BNP-indexeringen infördes i syfte att spegla en hög ambitionsnivå i klimatarbetet och ge en långsiktig signal om vikten av att minska utsläppen av växthusgaser. Naturvårdsverket anser inte, tvärt emot vad som anförs i promemorian, att förslaget om en pausad BNP-indexering är i linje med en hög ambitionsnivå i klimatarbetet. Det faktum att BNP-indexeringen nu föreslås sättas ur spel för andra året i rad innebär även att den långsiktiga styrsignalen går att ifrågasätta.

Olämpligt och ohållbart att använda energiskatten för att kompensera för högre pumppriser till följd av reduktionsplikten

Beskattning av fossila bränslen är en viktig komponent i styrningen för att nå klimatmålen. Enligt promemorian ska BNP-indexeringen pausas för att möta ökade drivmedelspriser till följd av ökad inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel genom reduktionsplikten. Att reduktionsplikten kan komma att leda

till ökade pumppriser för bensin och diesel bidrar till styrningen mot klimatmålen. Den föreslagna sänkningen av energiskatten urholkar denna styrning, vilket i sig är olämpligt ur ett luft- och klimatperspektiv. Det bör i detta sammanhang även påpekas att Konjunkturinstitutet i sin miljöekonomiska rapport från 2019 visar att körkostnaden, räknar i antal arbetstimmar per 10 mil, minskat kraftigt de senaste 30 åren.

Att nyttja BNP-indexeringen för att reglera pumppriset på bensin och diesel kan inte heller anses hållbart i längden, inte minst då trovärdigheten för styrsignalen urholkas varje gång indexeringen sätts ur spel. Som också Energimyndigheten påpekar i sin kontrollstation för reduktionsplikten är det inte heller möjligt att kompensera för vilka pumpprisökningar som helst då energiskattedirektivet anger en lägsta tillåtna nivå för energiskatt på bränsle. Om regeringen ser ett behov av att justera pumppriset i takt med att andelen relativt sett dyrare biodrivmedel ökar bör en annan lösning sökas. En sådan lösning behöver vara trovärdig, långsiktig och bygga på tydliga principer. Den bör bland annat ta hänsyn till faktiska skillnader i priset mellan biodrivmedel och fossila drivmedel. Naturvårdsverket ser däremot inte att konsumenter i alla lägen behöver kompenseras för det högre pumppriset till följd av ökande inblandning av biodrivmedel.

Otydlig interaktion med koldioxidskatten

I promemorian *Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle* föreslogs en kompensation för högre drivmedelskostnader på grund av ökad biogen andel drivmedel genom både justeringar av koldioxidskatten och energiskatten. Koldioxidskattens prissättning skulle endast motsvara den fossila delen av bränslet och sänkning av energiskatten som skulle motverka effekten av att biogent bränsle har högre produktionskostnader än fossilt.

När BNP-indexeringen senast sattes ur spel (prop. 2019/20:24, bet. 2019/20:SkU15) justerades såväl koldioxid- som energiskatten så att nedsättningarna tillsammans motsvarade den ökning av drivmedelsbeskattningen som BNP-indexeringen medförde. Denna sänkning motiverades genom båda mekanismerna beskrivna ovan.

I den nu remitterade promemorian föreslås endast en sänkning av energiskatten för att kompensera för högre produktionskostnader, en sänkning som motsvarar BNP-indexeringen. En ytterligare justering av koldioxidskatten på grund av en högre andel biodrivmedel skulle sålunda innebära en sammanlagt kraftigare justering (sänkning) av den samlade drivmedelsbeskattningen 2021 än 2020. I det perspektivet efterlyser Naturvårdsverket en större tydlighet i fråga om interaktionen mellan sänkning av energiskatt och koldioxidskatt för att kompensera för ökade drivmedelskostnader samtidigt som prissättningen långsiktigt ska bidra till att klimatmålen nås på ett kostnadseffektivt sätt.

Fortsatt behov av att höja kostnaden för koldioxidutsläpp, liksom av en översyn av den långsiktiga beskattningen av transportsektorn

En verkningsfull prissättning av koldioxidutsläpp är en nödvändig förutsättning för att nå klimatmålen. Då det är viktigt att stegvis öka omställningstrycket anser Naturvårdsverket att så länge reglerna om BNP-indexering finns kvar bör dessa följas och indexeringen bör få fullt genomslag på pumppriserna. En skärpt prissättning av fossila bränslen kan dock genomföras på andra sätt än nuvarande BNP-indexering. Naturvårdsverket har vid upprepade tillfällen förordat en höjning av den generella koldioxidskattenivån, exempelvis i vårt remissvar på promemorian *Sänkt skatt på drivmedel* (Fi2019/03089/S2), liksom en mer övergripande översyn av den långsiktiga beskattningen av transportsektorn, exempelvis i den myndighetsgemensamma kontrollstationen från SOFT.

Beslut om yttrande har fattats av generaldirektören Björn Risinger.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit avdelningschefen Martin Eriksson, föredragande och handläggarna Sebastian Dahlgren Axelsson, Eric Sjöberg och Mats Björsell.

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

För Naturvårdsverket

Björn Risinger

Martin Eriksson