



Remissvar

Dnr 2022–088

2022-03-10

Finansdepartementet  
103 33 Stockholm

## Remiss av promemorian Sänkt skatt på jordbruksdiesel

Diarienummer Fi2022/00535

Remissen gäller ett förslag på en ytterligare nedsättning av de punktskatter som tas ut på dieselanvändning i jord- och skogsbruket, från och med halvårsskiftet 2022 till och med halvårsskiftet 2023. Koldioxidskatten är sedan tidigare nedsatt med 1 930 kr per kubikmeter diesel, och i promemorian föreslås en tillfällig nedsättning av punktskatterna med ytterligare 2 000 kr per kubikmeter.

### TYDLIGARE MOTIVERING EFTERLYSES

Konjunkturinstitutet efterlyser ett tydligare resonemang om motivet till skattenedsättningen. I promemorian anges följande som skäl för förslaget:

*Under det senaste året har priset på flera viktiga insatsvaror inom jord- och skogsbruket ökat kraftigt. Det handlar om såväl energi, drivmedel, gödsel som foder som har ökat i pris, i vissa fall betydligt mer i Sverige än i andra jämförbara länder.*

De prisökningar på insatsvaror som inte är specifika för Sverige ger inte uppenbart anledning att införa ytterligare stöd till jord- och skogsbruket. Den typen av prisökningar bör till stor del kunna övervältras på konsumenten utan att de svenska areella näringarna drabbas i konkurrenshänseende. Detta resonemang bör gälla även för de globala prisökningar som uppstår till följd av situationen i Ukraina.

Det framgår inte av promemorian vilka prisökningar på insatsvaror som är specifika för Sverige. Konjunkturinstitutet bedömer att det framför allt handlar om ökade kostnader för drivmedel, och att detta i stor utsträckning är en konsekvens av den svenska reduktionsplikten, som styr mot högre inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel än i omvärlden. Av konkurrensskäl kan det vara motiverat att kompensera jord- och skogsbruket för denna typ av ökade kostnader, men då behövs egentligen en mer långsiktig lösning. Reduktionsplikten är inte ett tillfälligt styrmedel, och den högre prisnivån på drivmedel relativt omvärlden kommer sannolikt att bestå även efter halvårsskiftet 2023. Prisdifferensen relativt omvärlden kommer dessutom sannolikt att öka i takt med att den svenska reduktionsplikten skärps.

### ETT STÖD SOM INTE PÅVERKAR DIESELPRISET VORE ATT FÖREDRA

Ur effektivitetssynpunkt vore det sannolikt bättre med ett stöd som är utformat på ett annat sätt än att sänka priset på diesel. En skatterabatt på diesel leder till ett lägre omställningstryck, och en högre drivmedelanvändning än vad som skulle varit fallet utan rabatten, vilket

sannolikt innebär högre koldioxidutsläpp. Ett klumpsummestöd, eller en annan typ av stöd som inte är kopplat till dieselpriiset, skulle innebära att de berörda sektorerna möter rätt pris på drivmedel, och att deras drivmedelsanvändning hamnar på en samhällsekonomiskt effektiv nivå. I en nyligen publicerad SOU (2021:67) föreslås ett stöd av den typen – ett jordbruksavdrag – som kompensation för ökade kostnader i samband med en utfasning av skattenedsättningen för diesel i jord-, skogs- och vattenbruk. Konjunkturinstitutet ställde sig positivt till det förslaget<sup>1</sup>. Förslaget i den aktuella promemorian verkar dock gå i motsatt riktning.

Det är tänkbart att andra överväganden motiverar att en skattenedsättning trots allt är att föredra, exempelvis begränsningar i form av statsstödsregler, eller vad som är lättast att hantera administrativt. Ett tydligare resonemang om den här typen av avvägningar vore önskvärt. I promemorian konstateras enbart att "[r]egeringens bedömning är att en justerad skattesats i nuläget är den lämpligaste åtgärden för att stödja de areella näringarna", utan vidare motivering.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Urban Hansson Brusewitz. Föredragande har varit David von Below.

Urban Hansson Brusewitz  
Generaldirektör

---

<sup>1</sup> Konjunkturinstitutet (2022), "Vägen mot fossiloberoende jordbruk, SOU 2021:67", Dnr 2021-409.