



Remissvar

Dnr 2019-010

12 februari 2019

Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Befrielse från koldioxid- och energiskatt i vissa fall och förändrad omräkning av skattesatserna för diesel och bensin

Fi2019/00121/S2

Promemorian lämnar förslag för att genomföra riksdagens tillkännagivanden om utökad befrielse från koldioxid- och energiskatt för jord-, skogs- och vattenbruksverksamhet och slopandet av den så kallade BNP-indexeringen av koldioxid- och energibeskattningen av bensin och diesel samt återställer delar av dessa förändringar. Jämfört med 2018 års situation innebär promemorians förslag att befrielsen från koldioxid- och energiskatt höjs från 1 700 till 1 930 kr per m³ diesel (till 2 430 kr per m³ under andra halvåret 2019) och att BNP-indexeringen av drivmedelsbeskattningen gör ett uppehåll under andra halvåret 2019.

Konjunkturinstitutet lämnar ett par kommentarer på lämpligheten att stärka enskilda näringsars konkurrenskraft genom befrielse från energi- och koldioxidskatter samt att ha en schablonmässig BNP-indexering av nämnda skattesatser.

UTÖKAD BEFRIELSE AV KOLDIOXID OCH ENERGISKATT

Att genom befrielse från koldioxid- och energiskatt stärka enskilda näringsars konkurrenskraft är inte utan problem. Givet ett nationellt mål för växthusgasutsläppen leder sådan befrielse till att klimatpolitiken fördyras, eftersom åtgärder i den skattebefriade näringar därigenom ersätts av mer kostsamma åtgärder i fullt beskattade sektorer. Vidare finns det vanligen andra, mer träffsäkra instrument att tillgå när det gäller att stärka konkurrenskraften.

Konjunkturinstitutet noterar dock att jord- och skogsbrukets användning av diesel inte omfattas av det klimatpolitiska etappmålet för transportsektorn (-70 procent till 2030 relativt 2010 års nivå) utan av det mindre ambitiösa etappmålet för hela ESR-sektorn (-63 procent till 2030 relativt 1990 års nivå). Denna målbild motiverar att diesel beskattas olika beroende på var den används. Ett sätt att ordna detta inom ramen för rådande energibesättning är genom partiell befrielse av koldioxid- och energiskatter. Den föreslagna lösningen omfattar även diesel som används i skepp och båtar inom jord-, skogs- och vattenbruksverksamhet. Då denna användning täcks av etappmålet för transportsektorn kommer den utökade befrielsen att öka kostnaderna för att nå detta mål.

Konjunkturinstitutet noterar även att med en utveckling där koldioxid- och energiskattesatserna dimensioneras för att klara de klimatpolitiska målen så kan frågan om ytterligare skattebefrielse väntas återkomma.

BNP-INDEXERING AV BENSIN- OCH DIESELSKATTERNA

Konjunkturinstitutet menar att det finns skäl att överväga om den så kallade BNP-indexeringen av bensin- och dieselskatterna bör behållas. Införandet av den så kallade reduktionsplikten har förändrat koldioxid- och energibeskattningsens uppgift beträffande ”låginblandade” drivmedel. För dessa drivmedel har den inte längre någon styrande funktion vad gäller inblandningsgraderna i den bensin respektive diesel som säljs, vilka numer bestäms av reduktionsplikten. Beskattningen har fortfarande en roll att spela för rena biodrivmedels konkurrenskraft samt att styra den samlade drivmedelsefterfrågan i riktning mot de klimatpolitiska målen. Även om det mesta talar för att de klimatpolitiska målen kräver kraftigare drivmedelsbeskattning finns det skäl att övergå till en diskretionär beslutsordning på detta område. Genom att årligen ta ställning till skattesatserna för diesel och bensin, ges riksdagen bättre möjligheter att anlägga en politik som beaktar bland annat oljeprisets utveckling, verkan av andra styrmedel (inklusive reduktionspliktens effekt på drivmedelspriserna) och avståndet till uppställda mål.

AVSNITTSRUBRIK

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Urban Hansson Brusewitz. Föredragande har varit Björn Carlén.

Urban Hansson Brusewitz

Björn Carlén