



**SVENSKT NÄRINGS LIV**

Finansdepartement  
Skatte- och tullavdelningen  
103 33 Stockholm

Vår referens/dnr:  
168/2015

Er referens/dnr:  
Fi2015/4019

2015-08-31

## Remissvar

### **Regeringskansliets promemoria om ytterligare skattehöjningar på vissa drivmedel**

Svenskt Näringsliv har tagit del av regeringskansliets promemoria och lämnar följande synpunkter. Utöver dessa hänvisar vi till innehållet i Bilaga 1 och Bilaga 2.

#### **1. Förslaget visar på ryckigheten i regeringens politik**

Det är anmärkningsvärt att regeringen, redan innan behandlingen av lagrådsremissen Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016 är avslutad, föreslår ytterligare en uppjustering av skatten för bensin- och dieselbränsle. Detta visar på en ryckighet i regeringens politik gällande skatter och avgifter som går stick i stäv mot näringslivets efterfrågan på förutsägbara och långsiktigt stabila spelregler.

#### **2. Det finns ingen distinktion mellan finansierande och styrande skatter**

I kapitel 4, under rubriken "Skälen för promemorians förslag" (s.10) görs återigen en olycklig sammanblandning mellan styrande och finansierande skatter. Där framförs att "Staten har för närvarande ett stort budgetunderskott. Genom att ytterligare höja beskattningen av fossila drivmedel skapas möjligheter att finansiera satsningar inom försvaret [...] samtidigt som skattesystemets miljöstyrande effekt stärks."

Det faktum att regeringen ser ett stort budgetunderskott som skäl för uppjustering visar att det enbart handlar om ökade skatteintäkter. Det är därför inte i linje med principen om att förorenaren betalar. Är regeringens avsikt enbart att bränsleskatterna ska betraktas som finansieringskälla bortfaller det skäl som anförs i promemorian för höjning pga. brister i styrningen i nuvarande beskattning. Skrivningen om den förstärkning av den miljöstyrande effekten framstår mer som ett svepskäl och argumenten för höjningen är i allmänhet mycket ihåliga. Enligt vår mening är det inte acceptabelt att höja drivmedelsbeskattningen med åberopande av ett för tillfället lågt oljepris eller ett att staten plötsligt har ett ytterligare behov av skatteintäkter.

#### **3. Konsekvensanalysen av förslagen är fortfarande grund och ofullständig**

Precis som framhålls i de bilagda remissvaren till lagrådsremissen Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016 är konsekvensanalysen även av detta förslag kortsiktig

och ofullständig. Konsekvensanalyserna av förslagen i sin helhet måste breddas och arbetas om för att ge alla aktörer och beslutsfattare en rättvis bild av förslagets omfattning.

Eftersom alla pålagor påverkar näringslivets konkurrenskraft saknar vi även en redovisning och analys av hur skatter och andra politiskt beslutade pålagor på transporter utvecklats i relevanta konkurrentländer. Vi saknar också en analys av de samlade effekterna på näringslivets konkurrenskraft av höjningar av skatter och avgifter på transporter som vi framfört i tidigare remissvar.

#### **4. Förslaget om omräkning av skattesatserna på bränslen efter prisutveckling respektive reala inkomstökningar avstyrks**

Slutligen vill vi bestämt avstyrka förslaget om den extra indexeringen av drivmedelsskatten med 2 procentenheter utöver prisutvecklingen (förslag till ändring av 2 kap 1b §, lagen om skatt på energi).

Svenskt Näringsliv ifrågasätter starkt att regeringen ämnar att etablera ett system för automatisk årlig skattehöjning med s.k. ränta på ränta-effekt utan att beslut behöver fattas av riksdagen. En indexering bör typiskt sett endast motsvara en faktisk förändring av jämförelsetal. En schablonmässig indexering kommer självfallet att avvika från faktisk förändring och därmed verka snedvridande på ett icke önskvärt sätt. Att höja skatten med automatik bidrar inte till transparens och en ändamålsenlig avvägning över tid.

Regeringens förslag är nytt till sin karaktär och därför en viktig principfråga. Förslaget innebär kontinuerliga och kraftigt ökade pålagor på transportsektorn, vilket också kommer att påverka kostnadsbilden och konkurrensförmågan för exempelvis svensk industri och handel och därmed även för Sverige som nation.

En sådan principfråga måste på ett transparent sätt utredas och analyserats grundligt innan det blir föremål för ett riksdagsbeslut. Nivån på skatter och avgifter bör avgöras genom väl konsekvensanalyserade politiska beslut utifrån ett relevant underlag och inte genom årsvisa automatiska schablonuppräknings utöver kopplingen till konsumentprisindex.

Stockholm som ovan,



**Torbjörn Spector**  
Skatteavdelningen, Svenskt Näringsliv



**Mårten Bergman**  
Ansvarig infrastrukturfrågor, Svenskt Näringsliv

## BILAGA 1

### REMISSYTTRANDE

#### SVENSKT NÄRINGSLIV NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD TRANSPORTGRUPPEN

Stockholm, 2015-05-04

Finansdepartement  
Skatte- och tullavdelningen  
103 33 Stockholm

#### **Finansdepartementets promemoria: Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016 (Fi2015/1733)**

Rubricerade organisationer har tagit del av finansdepartementets promemoria och lämnar följande gemensamma remissyttrande. Vi vill hänvisa till remissyttrande dnr 59/2015 från Svenskt Näringsliv och därutöver anföra följande synpunkter ur ett transportperspektiv.

#### **Sammanfattning**

1. Förslaget om omräkning av skattesatserna på bränslen efter prisutveckling respektive reala inkomstökningar avstyrks.
2. Konsekvensanalyserna håller inte måttet för välgrundade beslut
3. Det saknas en internationell jämförelse liksom en analys av andra möjligheter till effektivisering av transporterna
4. Beslut om ny modell för årsvis uppräknings bör tas av riksdagen efter robusta konsekvensanalyser
5. Kontakter bör tas med EU-kommissionen för klarläggande om biodrivmedel
6. Regeringen bör initiera en total översyn av skatter och avgifter inom transportsektorn och effekter på näringslivets konkurrenskraft
7. Nationellt råd för vägtrafikens klimatanpassning – en möjlig väg framåt?

#### **Inledning**

Sverige är en liten handelsberoende ekonomi med stora avstånd inom landet och till våra viktiga avsättningsmarknader. Därför är väl fungerande, tillförlitliga och konkurrenskraftiga transporter, såväl inom landet som internationellt, av central betydelse för Sverige och en grundförutsättning för ekonomin, näringslivets konkurrenskraft och en positiv samhällsutveckling.

Vi delar regeringens syn att klimatfrågan är en av de stora globala utmaningarna världen står inför samtidigt som det är en av de mest svårlösta. Inget enskilt land eller region löser den ensamt utan det måste ske i internationell samverkan. Det är också så att inget enskilt område har lösningen utan flera olika områden måste vara med och bidra. Transportsektorn är ett av dessa områden där många åtgärder måste vidtas, på många platser runt om i världen, för att ge effekt.

I Sverige har transportsektorns andel av den totala användningen av fossila bränslen (och av de totala utsläppen) över tid blivit större. Detta eftersom flera samhällssektorer under flera decennier succesivt fasat ut fossila bränslen, exempelvis inom el- och värmeproduktion.

Faktum är att Sverige sedan toppnivån, runt år 1970, har minskat utsläppen från inhemska källor avsevärt och är ett av få länder som lyckats att kombinera minskade utsläpp med ekonomisk tillväxt. Förslag som i hög grad påverkar transportområdet måste utgå ifrån att vi ska ha fungerande, tillförlitliga och konkurrenskraftiga transporter såväl inom landet som internationellt. Detta är centralt för Sverige som nation, näringslivets konkurrensförmåga och individens möjlighet till mobilitet och valfrihet. Skatteförslag som påverkar transportkostnaderna och därmed Sveriges och näringslivets konkurrenskraft måste vara föremål för grundliga konsekvensutredningar och samhällsekonomiska konsekvensanalyser där effekterna utifrån dessa utgångspunkter belyses.

Generellt visar finansdepartementets promemoria och regeringens förslag en inte helt ovanlig men olycklig sammanblandning mellan styrande och finansierande skatter och avgifter.

Å enda sidan anser man att det är angeläget att öka den styrande effekten av energi- och koldioxidskatterna för att stimulera omställning till minskade växthusgasutsläpp från vägtrafiken. Det ligger i linje med att man vill stärka arsenalen av styrmedlen (förorenaren betalar).

I sin presentation av förslagen lade regeringen stor vikt att Sverige har halkat efter när det gäller miljöskatternas andel av BNP. Vi vill starkt ifrågasätta om den totala nivån på miljöskatter i Sverige, i förhållande till andra länder, i detta sammanhang över huvud taget är en relevant jämförelse då Sverige har allmänt jämförelsevis låga klimatgasutsläpp.

Om minskade intäkter från aktuella svenska miljöskatter är ett problem kan det enbart bedömas i förhållande till utvecklingen av de utsläpp från aktuella fordon per tonkilometer eller personkilometer som styrmedlet avser att påverka. Någon sådan analys saknas i promemorian, vilket vi anser är nödvändigt om man ska föra fram detta som ett argument för höjd drivmedelsbeskattning.

Ytterligare ett skäl som anförs av regeringen att höja beskattningen är det låga marknadspriset på fossila bränslen. Om detta skäl ska vara relevant bör därför regeringen resonera vilket marknadspris den ser som det ”rätta” och logiken i detta bjuder då att samma beskattning bör minskas om (när) marknadspriserna på fossila bränslen åter stiger. Vad regeringen avser och hur denna koppling ser ut borde ha utretts och analyserats grundligt i promemorian.

Departementspromemorians huvudfokus ligger istället på ökade skatteintäkter, vilket inte är i linje med principen om förorenaren betalar. Är det regeringens avsikter att bränsleskatterna enbart ska betraktas som finansieringskälla bortfaller de skäl som anförs i promemorian för höjning pga. brister i styrningen i nuvarande beskattning.

När det gäller styrmedel anser vi att det är av största vikt att Sverige för en politik i samklang med EUs för att säkerställa likvärdiga konkurrensvillkor. Sverige kan vara pådrivande för utvecklingen av verktyg som bidrar till fortsatt minskning av transporternas negativa effekter samtidigt som de stärker det svenska och europeiska näringslivets konkurrenskraft.

En ytterst problematisk ansats är om styrmedel ses som ett sätt att enbart fördyra transporterna och därför får som effekt att minska möjligheten för rörlighet och handel. I och med detta ställs också trafikslag mot varandra, där vissa utmålas som ”alltid bra” och andra som ”alltid dåliga”. Att ensidigt fokusera på sådana styrmedel utan hänsyn till näringslivets transportbehov och internationell konkurrenskraft för Sverige som nation anser vi vara fel.

Som exempel på detta vill vi hänvisa till skälen för promemorians förslag till höjd energiskatt på

bensin och diesel. I denna framförs:

”Klimat- och miljöpåverkan från transportsektorn ska minska. Regeringen vill se en överflyttning av gods från väg till sjöfart och järnväg. Det är därför angeläget att öka den styrande effekten av energi- och koldioxidskatterna för att stimulera till omställningen till minskade växthusutsläpp från vägtrafiken och överflyttning till andra transportslag.” (s.31)

Om vägtransporterna inte är önskvärda borde skälet till en skattehöjning rimligtvis följas av en gedigen analys av förslagets inverkan på val av transportmedel. Exempelvis borde man ha analyserat om exempelvis en sänkning av banavgifterna (som tvärt om är under kontinuerlig höjning) och farledsavgifterna skulle kunna ge en större överflyttningseffekt än de nu presenterade genomgående kostnadshöjande förslagen.

### **Förslaget om omräkning av skattesatserna på bränslen efter prisutveckling respektive reala inkomstökningar avstyrks**

Promemorian innehåller också en helt nya modell för omräkningen av skattesatserna på bränslen efter den allmänna prisutvecklingen (KPI) respektive ekonomins reala inkomstökning (BNP-utveckling, uttryckt som schablon på 2 procentenheter). Det hänvisas till att förslaget tidigare har diskuterats i ett antal statliga utredningar, bl.a. i ”Utredningen om fossilfri fordonstrafik (SOU 2013:84)”.

Det är riktigt att denna tanke har behandlats i mer generella ordalag i SOU 2013:84 men vi anser att utredningen i många stycken inte kan utgöra grund för skarpa lagförslag. En stor och generell brist är att denna utredning i många stycken saknar en robust konsekvensanalys för en stor del av sina förslag.<sup>1</sup>

Något som också är slående i promemorian är avsaknaden av ett längre tidsperspektiv. Vi saknar en beräkning av den långsiktiga skatteeffekten av det nya förslaget. I konsekvensanalysen framförs bl.a. att:

”Förslaget att räkna om skattesatserna på bensin och dieselbränsle med även BNP-utvecklingen fr.o.m. 2017 medför ytterligare höjning av punktskatten på bensin miljöklass 1 med 12 öre per liter bensin (15 öre inklusive mervärdesskatt), utöver den generella KPI-omräkningen. Punktskatten på dieselbränsle, miljöklass 1 höjs därigenom med 11 öre per liter (13,75 öre inklusive mervärdesskatt) 2017. Efter 2017 höjs punktskatten på bensin och dieselbränsle årligen i samma storleksordning.” (s. 41)

Vi anser att det är föga intressant och rent av missvisande att enbart presentera förändringen år 2017 utan också beskriva skatteeffekten för bensin och diesel på längre sikt, exempelvis för år 2020, 2025 och 2030. Utöver detta borde promemorian inkludera även KPI i uppräkningsdelen för att ge en rättvis bild av utvecklingen över tid.

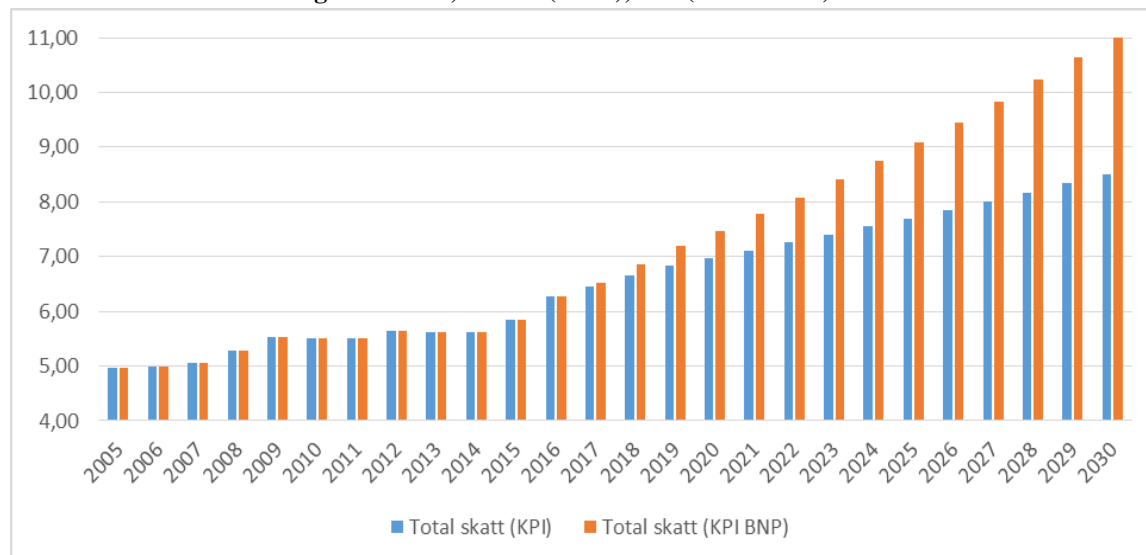
Vi valde att själva göra denna beräkning med antaganden om en allmän prisutveckling på 2 procentenheter (utifrån riksbankens mål för inflationen) och real inkomstutveckling (BNP-utveckling) på 2 procentenheter.

Beräkningen visar att punktskatten (exklusive moms) på exempelvis bensin (MK1) år 2020 kommer att vara 7,47 kr/l, en ökning med 19 procent från 2016 (6,27 kr/l). Till år 2025 har skatten ökat med 45 procent (9,09 kr/l) samt till år 2030 med 76 procent (11,06 kr/l). Mellan åren 2020 och 2030 kommer

<sup>1</sup> Remissyttrande ”Utredningen om fossilfri fordonstrafik – Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84), Svenskt Näringsliv m.fl., ref.nr: 27/2014

differensen, dvs. de årliga automatiska skattehöjningarna av bensin (MK1), i snitt ligga på 0,36 kr/l (0,45 kr/l inklusive moms). Ungefär samma utvecklingstakt och årsvis differens framträder om man istället beräknar utvecklingen för beskattningen av exempelvis dieselbränsle (MK1).

#### Drivmedelsskatteutveckling 2005-2030, Bensin (MK1), kr/l (exkl. moms)



Källa: SPBI (2005-2015) samt egna beräkningar (2016-2030). Schablon för real inkomstutveckling på 2,0 % från 2017. KPI 2017 (2,8 %), KPI 2018 (3,1 %), KPI 2019 (2,9 %), Enligt Konjunkturinstitutets prognos mars 2015. Från 2020 antas KPI 2,0 %.

Detta är således i en helt annan storleksordning än i finansdepartementets promemoria och de årliga skattehöjningarna i mitten av 2020-talet kommer vara i paritet med den föreslagna skattehöjningen för år 2016 (0,44 kr/l för bensin (MK1)), med den skillnaden att det sker automatiskt via den årsvisa uppräknigen.

Det är besynnerligt att en liknande beräkning inte presenterats i finansdepartementets PM. Det hade underlättat för en mer transparent analys och överblick av vad regeringens förslag faktiskt innebär på kort och medellång sikt.

#### Konsekvensanalyserna håller inte måttet för välgrundade beslut

Vi ställer oss generellt kritiska till de konsekvensanalyser som presenteras i finansdepartementets promemoria. De är ofullständiga och behöver breddas och arbetas om för att ge alla aktörer och beslutsfattare en rättvis bild av förslagets omfattning. Vi har valt att tydliggöra några exempel:

”Skattehöjningen på dieselbränsle påverkar i första ledet åkerinäringen och därigenom även den industri och de näringar som i hög grad är beroende av vägtransporter. [...] Hur hårt åkerinäringen drabbas beror på i hur stor grad de förlorar marknadsandelar gentemot utländska åkerier. Det bedöms dock finnas viss potential för effektiviseringar inom transportsektorn genom mer bränslesnåla fordon, effektivare motorteknik samt förändrat körbeteende.” (s. 41)

Vi kan hålla med om denna slutsats gällande åkerierna och konkurrenssituationen men ställer oss frågande till om och hur regeringen kommit fram till bedömningen av potentialer för effektiviseringar. Detta utifrån att denna promemoria saknar någon som helst analys hur stor denna potential är och huruvida investeringsmöjligheterna ökar eller minskar för åkeriföretagen till följd av kontinuerligt ökade drivmedelskostnader i verksamheten. Vidare i samma stycke återfinns följande:

”Skattehöjningarna till följd av BNP-omräkningen påverkar vad gäller dieselbränsle på samma sätt som höjningen av energiskatten 2016, dvs. i första ledet åkerinäringen och därigenom även den industri och de näringar som i hög grad är beroende av vägtransporter. Effekterna bedöms dock bli mindre påtagliga då höjningarna sker stegvis. Vad gäller bensin kommer även effekterna att bli mindre påtagliga vid en BNP-omräkning jämfört med höjningen av energiskatten på bensin 2016. Då höjningarna sker stegvis mildras övergångseffekterna för företag och hushåll.” (s.41)

Resonemanget utgår ifrån den korta tidshorisont man har valt att presentera och är enligt oss missvisande. Jämförelsen mellan en enskild höjning 2016 och de följande höjningarna är inte rimlig eftersom det inte presenteras någon långsiktig uppräkningstakt med den föreslagna beräkningsmodellen. Våra beräkningar visar att snittet för skattehöjningarna mellan 2020 och 2030 väl kommer att ligga i paritet med den skattehöjning som föreslagits för 2016. Det är därför angeläget att finansdepartementet återkommer med en djupare analys av sin bedömning. Vidare står det att:

”Den ökade kostnaden för jord- och skogsbruket som följer av den höjda energiskatten på dieselbränsle 2016 kompenseras genom att befrielsen från koldioxidskatt ökas i motsvarande grad. Därmed förväntas ingen effekt av dieselskattehöjningen inom dessa näringar 2016.” (s. 41).

Det särskilda skatteundantaget för 2016 motiveras med att dessa näringar är i en utsatt konkurrenssituation. Återigen görs ett rudimentärt försök till konsekvensanalys som inte säger någonting om skatteundantaget kommer att gälla efter 2016 eller om det kommer att räknas upp i samma takt som de ökade drivmedelskostnaderna till följd av den nya beräkningsmetoden.

Vidare saknas en diskussion om huruvida andra industri- och näringslivsbranscher har en utsatt konkurrenssituation, utöver ett konstaterande att skogs- och livsmedelssektorerna är mest beroende av vägtransporter. Givetvis kommer de föreslagna kostnadshöjningarna för drivmedel att få konsekvenser för tillväxt och arbetstillfällen i många olika branscher, vilket motiverar en ordentlig och branschöverskridande konsekvensanalys.

Slutligen vill vi också påpeka att när det gäller personbilssidan anser vi inte att det är en gedigen konsekvensbeskrivning genom att översiktligt konstatera att:

”Sammantaget innebär förslaget högre kostnader för många hushåll. För en bilist som kör ungefär 1 500 mil per år innebär skattehöjningen på bensin respektive dieselbränsle ökade kostnader med ungefär 500-650 kronor 2016.” (s. 41)

Detta avser också enbart år 2016 och tar ingen hänsyn till en längre tidsperiod där de ökade årliga kostnaderna för denna bilist kommer att bli helt annorlunda med regeringens förslag till ny beräkningsmetod. I sammanhanget bör också påpekas att när det gäller personbilar har dessa redan med gällande skatte och avgiftsnivåer betalat för sin klimat- och miljöpåverkan med råge.

Därför ställer vi oss återigen frågande utifrån detta specifika fall om avsikten med skattejusteringen verkligen är styrande utifrån ett klimat- och miljöperspektiv, som framförs i promemorian, eller till största delen har en finansierande avsikt.

### **Det saknas en internationell jämförelse liksom en analys av andra möjligheter till effektivisering av transporter**

Vad vi vet finns inget annat jämförbart land som har infört principen om årliga uppräknings av skatten på drivmedel med KPI och den reala inkomstutvecklingen. Vi menar att om Sverige ensidigt inför detta kommer vi inom en snar framtid att skilja oss markant från våra konkurrentländer vad

gäller nivåer på drivmedelsbeskattning för bensin och diesel.

Eftersom alla pålagor påverkar näringslivets konkurrenskraft saknar vi en motsvarande analys av hur skatter och andra politiskt beslutade pålagor på transporter utvecklats i relevanta konkurrentländer.

På klimatområdet framförs ofta att Sverige ska vara ett föregångsland och ”gå före”. Vi anser också att Sverige bör verka för att vara en förebild. Vi menar dock att vi enbart kan bli det om vi visar att det går att kombinera ett väl fungerande, tillförlitligt och konkurrenskraftigt transportsystem, som uppfyller samhällets behov av ökade transporter, som följd av ökad rörlighet och handel, och samtidigt klarar att minska transporternas klimatpåverkan.

En nyckel att nå detta är genom effektivisering av transporterna. Vi saknar därför i departementspromemorian en analys av andra typer av åtgärder för att effektivisera transporterna och göra dem mera kostnadseffektiva. Alla transportslag behöver effektiviseras utifrån sina förutsättningar, exempelvis tyngre och längre tåg och vägfordon och öka kapaciteten i viktiga farleder för sjöfarten. Detta är särskilt angeläget att analysera i en situation där förslagen avser att öka beskattningen av transporter.

### **Beslut om ny modell för årsvis uppräknings bör tas av riksdagen efter robusta konsekvensanalyser**

Regeringens förslag om omräkning av skattesatserna på bränslen efter prisutveckling respektive reala inkomstökningar är en helt ny och därför viktig principfråga. Vi anser att denna princip innebär kontinuerliga och kraftigt ökade pålagor på transportsektorn, som också kommer att påverka kostnadsbildningen och konkurrensförmågan för exempelvis svensk industri och handel och därmed även för Sverige som nation.

Införandet av en sådan princip bör definitivt inte som här skett döljas i förslag som i övrigt rör punktskattefrågor för 2016 års budget utan måste på ett transparent sätt utredas grundligt innan det blir föremål för ett riksdagsbeslut. Nivån på skatter och avgifter bör avgöras genom väl konsekvensanalyserade politiska beslut utifrån ett relevant underlag och inte via årsvisa schablonuppräknings utöver kopplingen till konsumentprisindex.

Vi anser att det kan ifrågasättas om denna nya princip skulle stärka eller försvaga syftet med dessa skatter som ekonomiska styrmedel. Även om incitamentet för mer energieffektiva fordon skulle öka, minskas samtidigt möjligheterna till investeringar i sådana fordon genom kontinuerligt ökade pålagor.

### **Kontakter bör tas med EU-kommissionen för klarläggande om biodrivmedel**

Trots att promemorian betonar klimatmotiven för skattehöjningarna på drivmedel avser man också att, med EU:s statsstödsregler som motiv, höja beskattningen för flytande biodrivmedel, medan t.ex. fossil naturgas fortsatt har särskilda skatteundantag. Vi menar att det är svårt att se någon logik i detta om regeringen anser att det är viktigt att premiera icke-fossila bränslen inom transportsektorn ur miljö- och klimatsynpunkt.

Det är givetvis viktigt att skattereglerna är hållbara och försvarbara ur ett EU-rättsligt perspektiv men vad vi erfar är det inte helt klart att EU-reglerna verkligen kan anses utesluta ytterligare kompensation för att gynna sådana bränslen. Detta bl.a. eftersom EU sedan tidigare har godkänt att det nuvarande svenska systemet inte innebär någon överkompensation.

I detta sammanhang är det också förvånansvärt att regeringen inte hänvisar till det av EU-kommissionen framlagda Energiunionspaketet, vilket Sveriges regering liksom andra medlemsstater



ställdes sig bakom vid Europeiska rådets möte så sent som i mitten av mars.

I meddelandet angående Energiunionen sägs bl.a. att produktion av förnybara bränslen behöver stöd och bl.a. är beroende av ett stabilt regelverk för att skapa förtroende hos investerare.<sup>2</sup> EU-kommissionen vill även främja samarbete vad gäller nationella stödsystem och avser samtala med medlemsstaterna om utformningen sådana stödformer.

Departementspromemorian beskriver i korta ordalag att diskussioner pågår om hur energibeskattningen kan utformas så att den inte anses som ett otillåtet statsstöd till biobränslen. Mot denna bakgrund anser vi det som helt nödvändigt att regeringen klarlägger detta i förnyade kontakter med EU-kommissionen innan förslag om skatthöjningar presenteras på dessa områden.

### **Avslutande kommentarer och förslag på fortsatt arbete**

Sammanfattningsvis anser vi inte att de förslag som presenteras i finansdepartementets promemoria är konsekvensanalyserade och motiverade nog för beslut. Vi är medvetna om att regeringen anser att det kan finnas generella statsfinansiella skäl för inkomstförstärkningar men förslagen måste konsekvensbedömas för att avgöra dess rimlighet. Att dölja rena finansierande skatteförslag under en retorik om ekonomiska styrmedel och ökade klimatambitioner blir direkt kontraproduktivt.

Vi ställer oss bakom principen om förorenaren betalar och internalisering av externa kostnader för transporter men vill samtidigt starkt understryka vikten av genomarbetade konsekvensanalyser av sådana beslut. Vi anser att ett genomförande av denna princip bör syfta till största möjliga styreffekt till lägsta kostnad. Den måste också ta hänsyn till konkurrenskraftspåverkan för Sverige som nation och internationella beroenden, något som är högst relevant då klimatfrågan är global och inte ett lokalt svenskt problem.

Generellt anser vi att motiveringarna till förslagen i finansdepartementets promemoria är mycket tunna ur klimatsynpunkt. Några konkreta utsläppsminskningar beräknas inte alls, och kopplingen till påverkan på ekonomisk aktivitet berörs inte heller vid sidan av principförslaget om kontinuerlig höjning av skatterna med den nya indexuppräkningsmodellen.

### **Regeringen bör initiera en total översyn av skatter och avgifter inom transportsektorn och effekter på näringslivets konkurrenskraft**

Vi föreslår att regeringen tar ett samlat grepp på det totala antalet skatter och brukaravgifter inom transportsektorn, dvs. inte bara de som enbart berör bränsleskatterna. Som det är nu diskuteras och beslutas olika höjningar av drivmedelsskatter för sig, höjda banavgifter för sig, utredning av kilometerskatt och flygskatt för sig, höjda koldioxidavgifter och trängselskatter och sjöfartsavgifter för sig.

En helhetssyn och ett samlat grepp är angeläget, där de politiska beslutsfattarna tydligt anger vad som har ett styrande och vad som har ett finansierande syfte samt hur dessa påverkar Sveriges och det svenska näringslivets konkurrenskraft.

För att klara stora samhällsomvandlingar och utveckla transportsystemet kan man inte längre besluta i ”stuprör” om enskilda beskattningsmodeller. För att verkligen göra skillnad kommer det krävas ett långsiktigt och brett samhällsövergripande samarbete med väl förankrade gemensamma delmålsättningar utifrån en realistisk tidshorisont.

<sup>2</sup> ENERGY UNION PACKAGE - A Framework Strategy for a Resilient Energy Union with a Forward-Looking Climate Change Policy, COM(2015)80, s. 15

**Nationellt råd för vägtrafikens klimatanpassning – en möjlig väg framåt?**

Vi anser, givet klimatfrågans angelägenhet och transporternas andel av klimatpåverkan, att det är angeläget att arbeta strukturerat med att minska dess utsläpp. Vi har tidigare framfört att en väg framåt skulle kunna vara ett Nationellt råd för vägtrafikens klimatanpassning, med det nationella trafiksäkerhetsrådet, ”noll-visionen”, som förebild.

En avgörande faktor för ett lyckat arbete är att alla berörda aktörer tillåts medverka och att rådet arbetar med väl definierade och genomanalyserade etappmål. Resultaten bör följas upp årligen inom ramen för en resultatkonferens där samtliga aktörer deltar.

Vi anser att ett nationellt råd kan ha potentialen att skapa den nödvändiga och breda plattform som krävs för att ta sig an en utmaning av denna dignitet. Däremot bör basen för ett eventuellt råd på sikt breddas till att inte enbart innefatta vägtrafiken.

Stockholm som ovan,

**Svenskt Näringsliv**

Mårten Bergman, ansvarig infrastrukturfrågor

**TransportGruppen**

Stefan Back, chef hållbar logistik

**Näringslivets Transportråd**

Guy Ehrling, kanslichef

**BILAGA 2****NSD**  
NÄRINGSLIVETS  
SKATTE-  
DELEGATION

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen

103 33 Stockholm

Er referens/dnr:

Fi2015/1733

2015-05-04

## Remissyttrande

### **Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016**

#### **Inledande synpunkter**

I promemorian föreslås framförallt ett antal skattehöjningar på drivmedel och bränslen i syfte att öka den styrande effekten av energi- och koldioxidskatterna för att minska växthusgasutsläppen. Vidare åberopas som skäl för skattehöjningar de låga priser på fossila bränslen som råder för närvarande samt att andelen energi- och koldioxidskatter av BNP i Sverige totalt minskat.

Näringslivets skattedelegation (NSD) anser i princip att ekonomiska styrmedel generellt är det mest effektiva sättet att uppnå målet med att minska utsläppen. Effektiviteten av ekonomiska styrmedel beror dock på tillgången till alternativ och kostnaderna för att byta till ett miljövänligare alternativ. Om det saknas alternativ, på kort och medellång sikt, får skatteuttaget ingen styrande effekt mot lägre utsläpp utan medför endast en kostnadsökning.

Sverige har världens högsta skatter på detta område. Exempelvis koldioxidskatten är mångdubbelt högre än i de fåtal andra länder som överhuvudtaget har koldioxidskatt.

Den höga svenska koldioxidskattenivån har varit möjlig framförallt på grund av förekomsten av alternativa biobaserade uppvärmningsbränslen och fossilfri elproduktion samt nedsättningar av koldioxidskatten för konkurrensutsatt industri.

Dessa principer synes ha övergivits i den remitterade promemorian. Resonemang om konkurrenskraft och risken för koldioxidläckage förekommer i stort sett endast när det gäller jord- och skogsbruk och någon närmare analys av förekomsten av alternativa bränslen saknas.

Regeringen påpekar i promemorian och har i andra sammanhang framhållit att oljepriset fallit, vilket ansetts skapa ett slags utrymme för höjd energiskatt. NSD vill i sammanhanget varna för försök till finjustering av skattepolitiken, som lätt riskerar att slå tillbaka. Vidare skulle det vid en framtida oljeprisstegring krävas motsvarande skattesänkning för att skattepolitiken inte skulle brista i symmetri och trovärdighet.

När det gäller att energi- och koldioxidskatternas totala andel av BNP har minskat visar detta att dessa styrmedel, som funnits mycket länge i Sverige, har fungerat. Syftet med skatterna är att skattebasen ska minska. Sverige har i dag ett av världens mest energieffektiva och rena näringsliv och det borde vara en ambition att slå vakt om den konkurrenskraft som detta innebär. Globalt är det en vinst för miljön om produktion sker i Sverige i stället för i länder med outvecklad miljölagstiftning.

### **Ändrad beskattning av drivmedel**

När det gäller tyngre vägtransporter finns idag inga realistiska alternativ till fossila bränslen, vilket gör att skatten endast blir fiskal. De föreslagna höjningarna av skatten på bensin och diesel medför således ökade kostnader för det svenska näringslivet med försämrad konkurrenskraft som följd. Sverige har på grund av sitt geografiska läge förhållandevis höga transportkostnader vilket innebär att en skattehöjning får stor betydelse.

Generellt innebär höjningen av skatten på drivmedel ökad ekonomisk påfrestning på den svenska landsbygden och dess näringsliv som behöver transportera sina produkter. Andra transportmedel som framhålls i promemorian – järnväg och sjötransporter – står vanligen inte till buds här.

Skattehöjningarna för etanol innebär ytterligare skatteförändringar på detta bränsle på kort tid. Beskattningen av etanol kännetecknas av ryckighet och frågan infinner sig vilken som är den långsiktiga strategin när det gäller beskattningen och användningen av etanol som bränsle.

Föreslagna skattehöjning för Fame och HVO och även för etanol motiveras med att de behövs för att inte nedsättningen ska bli för stor enligt EU:s statsstödsregler (s.k. överkompensation). NSD ifrågasätter om så är fallet och anser att mycket tyder på att Sverige övertolkar dessa regler.

### **Höjning av indexuppräknigen av skatten på bensen och diesel med 2 procentenheter utöver KPI**

Den extra indexeringen med 2 procentenheter utöver prisutvecklingen anges motsvara en schablonmässig real BNP-tillväxt. Schablonen är högre än den faktiska utvecklingen under relevant tid. Den genomsnittliga BNP-tillväxten till och med 2014 har sedan finanskrisen 2008 varit 1,0 procent, sedan de senaste 10 åren har den varit 1,7 procent och sedan millennieskiftet har den varit 1,9 procent.

Det kan starkt ifrågasättas att etablera ett system för automatisk skattehöjning utan att beslut behöver fattas av riksdagen. En indexering bör typiskt sett endast motsvara en faktisk förändring av jämförelsetal. En schablonmässig indexering kommer självfallet att avvika från faktisk förändring och därmed verka snedvridande på ett icke önskvärt sätt. Att höja skatten med automatik bidrar inte till transparens och en ändamålsenlig avvägning över tiden. En årlig skärpning med 2 procent innebär att skatten blir 50 procent högre efter 20 år utan att något nytt beslut fattats. Som angetts ovan ligger dessutom de föreslagna 2 procentenheterna högre än den historiska utvecklingen. Detta medför ökade pålagor som speciellt drabbar internationellt konkurrensutsatta verksamheter. Detta riskerar om något att ytterligare försämra ekonomins tillväxtförmåga. NSD avstyrker bestämt en sådan skatteutformning.

### **Höjd koldioxidskatt för uppvärmningsbränslen inom vissa sektorer**

Förslaget innebär i praktiken en kraftfull höjning av världens högsta koldioxidskatt. Redan den nuvarande nivån för dem som har nedsättningen till 60 procent är högre än alla andra prissättningsnivåer världen över enligt en studie genomförd av Världsbanken 2014.

Klimatnyttan med skattehöjningen kan dessutom ifrågasättas då det finns en uppenbar risk att utsläppen totalt sett inte minskar, utan endast att svenska verksamheter flyttar utomlands och de produkter som skulle producerats i Sverige istället produceras i ett annat land.

Förslaget strider mot grundtankarna med det svenska koldioxidskattesystemet. Den höga svenska koldioxidskattenivån har varit möjlig just på grund av nedsättningarna för konkurrensutsatt industri. Risken för s.k. koldioxidläckage, dvs. att energiintensiv industri flyttar ut om kostnaden i Sverige är för hög, har tidigare alltid framhållits som motiv för nedsättningar. Denna princip frångås nu helt.

En annan viktig aspekt är att de företag som ingår i systemet med utsläppshandel (ETS) inte betalar koldioxidskatt utan i stället betalar för sina utsläpp med det pris som gäller på marknaden för utsläppsrätter. Detta marknadspris har på senare tid legat lägre än skattenivån tack vare minskade utsläpp till följd av den kvardröjande lågkonjunkturen, men även tack vare den tekniska utvecklingen. ETS-priset är i dag under 10 öre/ton, medan den svenska generella koldioxidskatten är 120 öre/ton. Även om inte det nuvarande ETS-priset kommer att gälla framöver kommer skillnaden mellan ETS-företag och de företag som betalar koldioxidskatt fortsättningsvis att vara stor. Detta innebär att framförallt mindre industriföretag som inte ingår i ETS drabbas av den föreslagna förändringen.

Förslaget kommer också med extremt kort varsel. Så sent som den 1 januari 2015 minskades nedsättningen av koldioxidskatten från 70 procent till 40 procent. Denna

förändring var dock beslutad redan 2010, dvs. med en betydligt bättre framförhållning. Den nu aktuella höjningen kommer med närmast obefintlig förvarning och innebär att skatten nästan tredubblats inom loppet av två år samt att de små och medelstora svenska industrier som inte ingår i det europeiska utsläppshandelssystemet kommer betala mångdubbelt mer för sina koldioxidutsläpp jämfört med industrierna inom utsläppshandelssystemet. Detta är både orimligt och orättvist mot de små och medelstora industriföretagen. De företag som drabbas har i principen ingen möjlighet att anpassa sin verksamhet till de nya förutsättningarna redan 1 januari 2016 – industrins investeringscykler är betydligt längre än så.

Den politiska tanken med att nu slopa nedsättningen är att få företagen att välja andra bränslen och i promemorian påstås utan närmare motivering att dessa företag kan bedömas ha goda möjligheter att minska användningen av fossila bränslen. Problemet är att de aktuella industrierna oftast har begränsade möjligheter att ställa om till andra energislag som inte har koldioxidutsläpp. I den mån det överhuvudtaget finns alternativ ger dessa inte alltid tillräckligt hög temperatur, eller så blir ombyggnationerna alltför omfattande och kostsamma.

NSD avstyrker förslaget om höjd koldioxidskatt.

### **Begränsning av skattefriheten för vindkraft**

NSD har inget att erinra mot förslaget att begränsa skattefriheten för vindkraft, vilket innebär ökad konkurrensneutralitet. Fortfarande finns dock stora skillnader mellan olika energislag i form av bl.a. elcertifikat, effektskatt på kärnkraft och fastighetsskatt som verkar snedvridande när det gäller investeringar och produktion.

### **Övriga förslag**

NSD har inget att erinra mot förslagen om begränsning av möjligheten att använda skattegynnad (märkt) olja i båtar och om ändring av vissa undantag från elskatt.

NÄRINGSLIVET SKATTEDELEGATION



Krister Andersson