

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen

Vår referens:
59/2015

103 33 Stockholm

Er referens:
Fi2015/1733

Stockholm, 2015-05-04

Remissyttrande

Promemoria Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016

Svenskt Näringsliv ansluter sig till vad som anförts i bifogat yttrande från Näringslivets Skattedelegation (NSD).

SVENSKT NÄRINGSLIV



Krister Andersson



Torbjörn Spector

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

Huvudmän i NSD är:

**Stockholms Handelskammare * Föreningen Svenskt Näringsliv * Svensk Industriförening
Svenska Bankföreningen * Svensk Försäkring * Fastighetsägarna Sverige**

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 indexuppräknings av skatten på bensin 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.

Huvudmän i NSD är:

**Stockholms Handelskammare * Föreningen Svenskt Näringsliv * Svensk Industriförening
Svenska Bankföreningen * Svensk Försäkring * Fastighetsägarna Sverige**

Kansli: Postadress 114 82 Stockholm, Besöksadress Storgatan 19
Telefon 08/553 430 00, Telefax 08/553 430 99

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.

Huvudmän i NSD är:

**Stockholms Handelskammare * Föreningen Svenskt Näringsliv * Svensk Industriförening
Svenska Bankföreningen * Svensk Försäkring * Fastighetsägarna Sverige**

Kansli: Postadress 114 82 Stockholm, Besöksadress Storgatan 19
Telefon 08/553 430 00, Telefax 08/553 430 99

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

Huvudmän i NSD är:

**Stockholms Handelskammare * Föreningen Svenskt Näringsliv * Svensk Industriförening
Svenska Bankföreningen * Svensk Försäkring * Fastighetsägarna Sverige**

Kansli: Postadress 114 82 Stockholm, Besöksadress Storgatan 19
Telefon 08/553 430 00, Telefax 08/553 430 99