



SWEDISH
ENVIRONMENTAL
PROTECTION
AGENCY

YTTRANDE
2021-04-08

Ärendenummer:
NV-02304-21

Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över Remiss av promemorian Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel för 2022 (Fi2021/01053)

Sammanfattning

Naturvårdsverket avstyrker förslaget om en pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel för 2022.

Beskattning av fossila bränslen är en viktig komponent i styrningen för att nå klimatmålen. En pausad BNP-indexering av energiskatten på bensin och diesel innebär en försvagad styrning mot vägtransportsektorns mer långsiktiga lösningar som elektrifiering, ett mer transporteffektivt samhälle och höginblandade bränslen. 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

Naturvårdsverket avstyrker förslaget om en pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel för 2022.

Skäl

Naturvårdsverket avstyrker förslaget i huvudsak på samma grunder som framfördes i remissvaret (dnr NV-06982-20) på promemorian *Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel* (Fi2020/03655/S2).

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. Regeringen anför att förslaget om pausad BNP-indexering tillsammans med en höjd reduktionsplikt är i linje med en hög ambitionsnivå i klimatarbetet. Naturvårdsverket har ställt sig positivt till den höjda ambitionsnivån i reduktionsplikten men har också framfört vikten av att höjda reduktionsnivåer inte ska ersätta övrig styrning. I synnerhet har

Naturvårdsverket framfört att det inte är förenligt med vägtrafikens beting för minskade NO_x-utsläpp¹ att nå transportsektorns klimatmål genom alltför höga volymer av flytande drivmedel vilket en ensidig satsning på reduktionsplikten på bekostnad av andra styrmedel riskerar att leda till.

Energiskatten för drivmedel har en allmänt resurshushållande verkan. Den ger också incitament till elektrifiering och stärker incitamenten att gå över till höginblandade bränslen.

Naturvårdsverket bedömer att en pausad BNP-indexering försvagar incitamenten till dessa åtgärder, allt annat lika. Det faktum att BNP-indexeringen nu föreslås sättas ur spel för tredje året i rad innebär även att den långsiktiga styrsignalen går att ifrågasätta.

Ohållbart och oklart behov av att använda energiskatten för att kompensera för högre pumppriser till följd av reduktionsplikten

Naturvårdsverket bedömer att det inte är hållbart i längden att nyttja BNP-indexeringen för att reglera pumppriset på bensin och diesel. Som Energimyndigheten påpekar i sin kontrollstation för reduktionsplikten, *Kontrollstation 2019 för reduktionsplikten*, är det inte möjligt att kompensera för vilka pumpprisökningar som helst då energiskattedirektivet anger en lägsta tillåtna nivå för energiskatt på bränsle.

Det är inte heller tydligt vilket behov som faktiskt finns för att kompensera för eventuella kostnadsökningar. Naturvårdsverket konstaterar att pumppriset för bensin och diesel under lång tid i stort har varit oförändrat i relation till medelinkomsten. Mellan 1991 och 2019 har medelinkomsten ökat med en faktor på ungefär 2,5 (35 300/14 200, SCB genomsnittlig månadslön SUN 2000) medan exempelvis bensinpriset för privatpersoner under samma period har ökat med en något lägre faktor 2,3 (15,77/6,79 Drivkraft Sverige). Tas även hänsyn till energieffektiviseringar av nya bilar har körkostnaden sjunkit kraftigt de senaste 30 åren (Konjunkturinstitutets miljöekonomiska rapport 2019).

Otydlig interaktion mellan energiskatt, koldioxidskatten och reduktionsplikt

För att underlätta investeringsbeslut i utsläppsfria alternativ är det viktigt med långsiktiga, tydliga och verkningsfulla styrsignaler gällande koldioxid- och energiskatterna. 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 skulle motverka effekten av att biogent bränsle har högre produktionskostnader än fossilt.

När BNP-indexeringen sattes ur spel i (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.

¹Enligt det av regeringen beslutade luftvårdsprogrammet

I den nu remitterade promemorian föreslås, liksom i proposition 2020/21:29 *Pausad BNP-indexering för drivmedel*, endast en sänkning av energiskatten för att kompensera för högre produktionskostnader. Sänkningen motsvarar BNP-indexeringen. I samma proposition konstaterar regeringen att ingen justering av koldioxidskatten har bedömts motiverad för 2021. Efter propositionen har ett förslag lagts om ökade reduktionsnivåer för 2021 i promemorian *Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation* (I2020/03425) vilket enligt den ursprungliga reduktionspliktspromemorian skulle motivera en justering av koldioxidskatten. Det sammantagna intrycket är att det är svårt att förutse hur prissignaler genom koldioxid- och energiskattesatser kommer att utvecklas framöver i samspel med högre reduktionsnivåer. Naturvårdsverket efterlyser återigen en större tydlighet i fråga om den framtida och långsiktiga interaktionen mellan reduktionsplikten och energi- och koldioxidskattesatserna för att klimatmålen ska kunna nås på ett kostnadseffektivt och hållbart 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 detta yttrande har fattats av generaldirektören Björn Risinger.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit avdelningschefen Maria Ohlman, föredragande samt enhetschefen Gunilla Sallhed, handläggarna Erik Stigell, Eric Sjöberg och Johan Brolund.

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

För Naturvårdsverket

Björn Risinger

Maria Ohlman

Kopia till:

sofie.abdsaleh@regeringskansliet.se

m.registrator@regeringskansliet.se