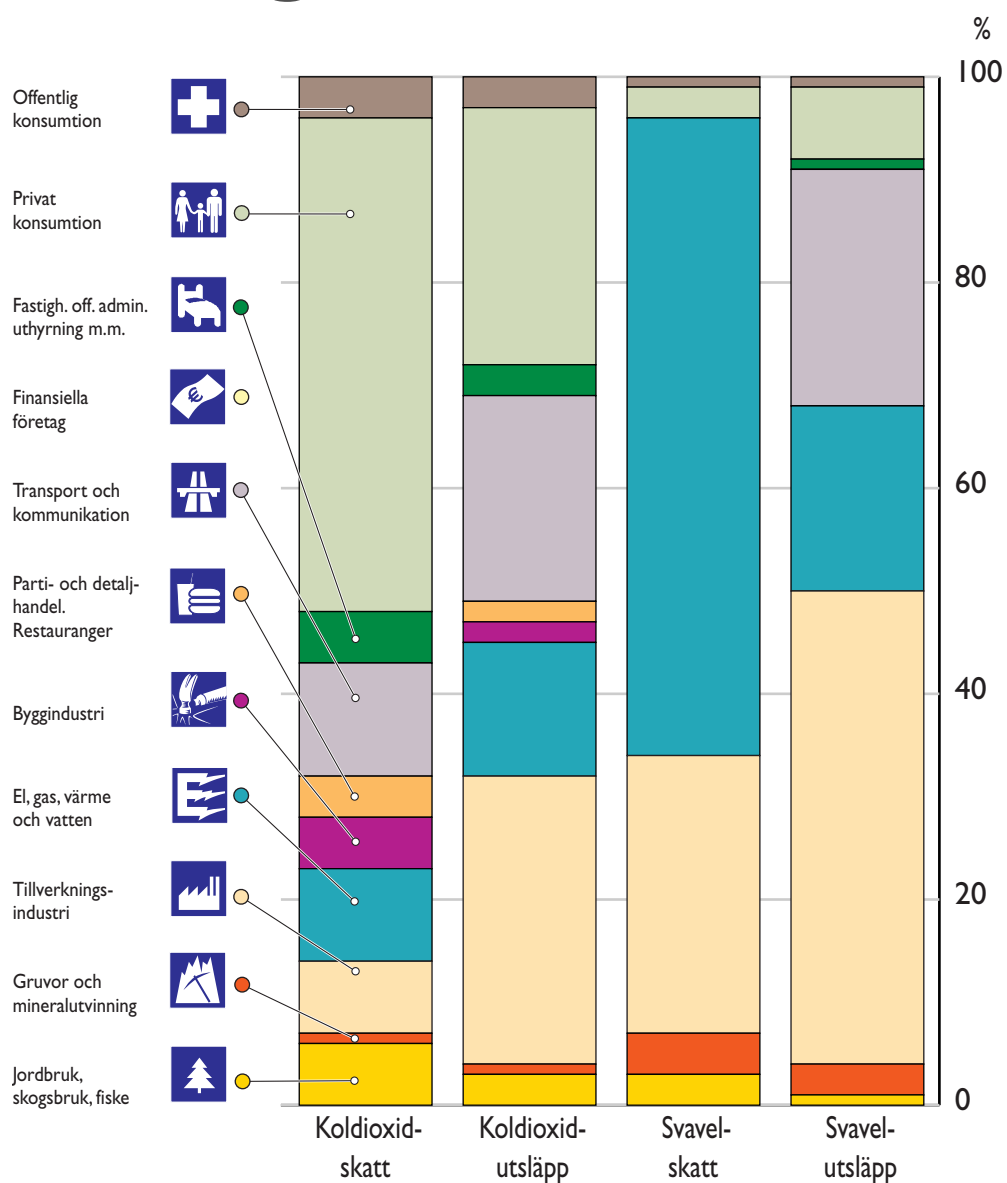


Rapport 2000:3

Miljöskatter och miljöskadliga subventioner



Rapport 2000:3

Miljöskatter och miljöskadliga subventioner

Statistiska centralbyrån

Environmental accounts

Environmental taxes and environmentally damaging subsidies

Statistics Sweden
2000

Producent Producer	SCB, MR/MI Miljö och regional statistik Box 24300 104 51 Stockholm
-----------------------	---

Förfrågningar Inquiries	Mårten Sjölin, Miljöräkenskaperna tfn +46 (0)8 50694009, marten.sjolin@scb.se
----------------------------	--

Om du citerar ur denna publikation, var god uppge:
Källa: SCB, Miljöskatter och miljöskadliga subventioner, Rapport 2000:3

© 2000 Statistiska centralbyrån

Mångfaldigande av innehållet i denna publikation, helt eller delvis, är förbjudet enligt lagen (1960:729) om upphovsrätt till litterära och konstnärliga verk, utan medgivande från Statistiska centralbyrån

ISSN 1403-1337
ISBN 91-618-1058-4

Printed in Sweden
SCB-Tryck, Örebro 2000.03

Förord

SCB har sedan 1993 ett regeringsuppdrag att utveckla fysiska miljöräkenskaper för att belysa sambanden mellan ekonomi och miljö. I miljöräkenskaperna knyts ekonomiska data som t.ex. produktionsvärde och sysselsättning i olika branscher och sektorer till de fysiska miljödata som verksamheten ger upphov till t.ex. i form av utsläpp, avfallsmängder och materialanvändning. I de fysiska miljöräkenskaperna ingår också att särredovisa vissa ekonomiska delar som är intressanta ur miljösynpunkt, t.ex. antal miljöföretag och gröna jobb, miljöskatter, subventioner och kostnader för miljöskydd.

Miljöskatter och miljöskadliga subventioner har uppmärksammats både i Sverige och internationellt. Miljöskatter syftar till att ändra användningen av de varor och tjänster som beskattas. Samtidigt finns det subventioner som bidrar till en motsatt effekt.

I denna förstudie presenteras och redovisas miljöskatter och vissa potentiellt miljöskadliga subventioner på såväl total- som på branschnivå. Skattesubventioner beräknas för olika branscher och i samband med det diskuteras också svårigheten att bestämma norm. De miljöskatter som redovisas på branschnivå jämförs med andra branschfördelad miljöräkenskapsdata som utsläpp till luft och energiförbrukning.

Projektet är delfinansierat av Eurostat (den europeiska statistikbyrån). Rapporten är skriven av Mårten Sjölin med bidrag från Viveka Palm och Anders Wadeskog, samtliga vid programmet för miljöstatistik (MR/MI, SCB).

Innehållsförteckning

Sammanfattning	6
1 Introduktion	14
1.1 Bakgrund	14
1.2 Definitioner.....	16
1.2.1 Miljöskatter.....	16
1.2.2 Subventioner som kan antas motverka en hållbar utveckling	17
1.3 Syfte	18
1.4 Avgränsning.....	19
1.5 Källor och metod	19
1.6 Rapportens disposition.....	20
2 Miljöskatter	21
2.1 Miljöskatter i ett internationellt perspektiv	21
2.2 Utveckling av miljöskatter i Sverige.	23
2.3 Skatt på energi.....	26
2.3.1 Energiskatt.....	26
2.3.2 Koldioxidskatt	31
2.4 Skatt på vissa substanser	33
2.4.1 Svavelskatt....	33
2.4.2 Miljöskatt på inrikes flygtrafik	35
2.4.3 Skatt på handelsgödsel	36
2.4.4 Skatt på bekämpningsmedel.....	36
2.5 Skatt på transport	37
2.5.1 Försäljningskatt på motorfordon	37
2.5.2 Kilometerskatt	37
2.5.3 Fordonsskatt.....	38
2.5.4 Fördelning av fordonsrelaterade skatter	39
3 Potentiellt miljöskadliga skattesubventioner	40
3.1 Bakgrund	40
3.2 Bestämmande av norm.....	41
3.3 Skattesubventioner inom energibeskattningen fördelade på olika branscher.....	45
3.3.1 Skattesubventioner för energiskatt på bränslen.	46
3.3.2 Skatteavvikelser för energiskatt på el.....	47
3.4 Skattesubventioner inom koldioxidbeskattningen fördelade på olika branscher.....	48
3.5 Avdrag för resor till och från arbetet.....	50
4 Potentiellt miljöskadliga direkta subventioner	51
4.1 Utveckling av subventioner	51
4.2 Direkta subventioner fördelade på olika branscher.	52

5 Hur slår totala miljöskatter och miljöskadliga subventioner i ekonomin ?	56
6 Fortsatt utveckling	61
7 Referenser	62
7.1 Utredningar/Böcker.....	62
7.2 Intervjuer.....	63
7.3 Lagar.....	63
7.4 Övrigt	63

Bilagor

Bilaga 1:Branschindelning enligt SNI	64
Bilaga 2 Branschfördelning av miljöskatter, 1993 och 1995	65
Bilaga 3: Bakgrund till direkta subventioner som kan motverka en hållbar utveckling	67
Bilaga 4: Källor och Metod.....	71
Bilaga 5: Skattesatser, Årsmedelvärden.....	74

Sammanfattning

Användandet av skatter och subventioner inom politiken har ökat på senare år. I Sverige finns det miljöskatter som syftar till att ändra användningen av de varor och tjänster som beskattas, samtidigt som det finns subventioner som bidrar till en ökning av denna användning eller konserverar en för miljön ogynnsam samhällsstruktur. I denna rapport presenteras och redovisas miljöskatter och vissa potentiellt miljöskadliga subventioner på såväl total- som på branschnivå. Skattesubventioner kommer att beräknas för olika branscher och i samband med det diskuteras också svårigheten att bestämma skattenorm. De miljöskatter som redovisas på branschnivå kommer att jämföras med andra branschfördelad miljöräkenskapsdata som utsläpp till luft och energiförbrukning.

Miljöskatter

Miljöskatter är styrmedel som gör kostnaden för miljöpåverkan synlig för samhällets aktörer och fungerar därmed som ett incitament för konsumenten att beakta miljöaspekter i sitt agerande. I praktiken görs dock avvägningar mot andra intresseområden som t.ex. konkurrenskraft, regionalpolitik och sysselsättning. Detta kommer bland annat till uttryck i olika typer av undantagsregler.

Miljöskatterna i Sverige har kategoriserats i fyra grupper baserat på ett sätt att fördela miljöskatter som utvecklats av Eurostat. Dessa kategorier är skatt på energi, skatt på vissa substanser, skatt på transport och skatt på naturresurser, se *tabell A*. Koldioxidskatten klassades av Eurostat till de energi-relaterade skatterna eftersom den inte är lika styrande som t.ex. svavelskatten som tillhör kategorin skatt på vissa substanser.¹

Tabell A: Miljöskatter i Sverige 1993-1998 miljoner kr, löpande priser.

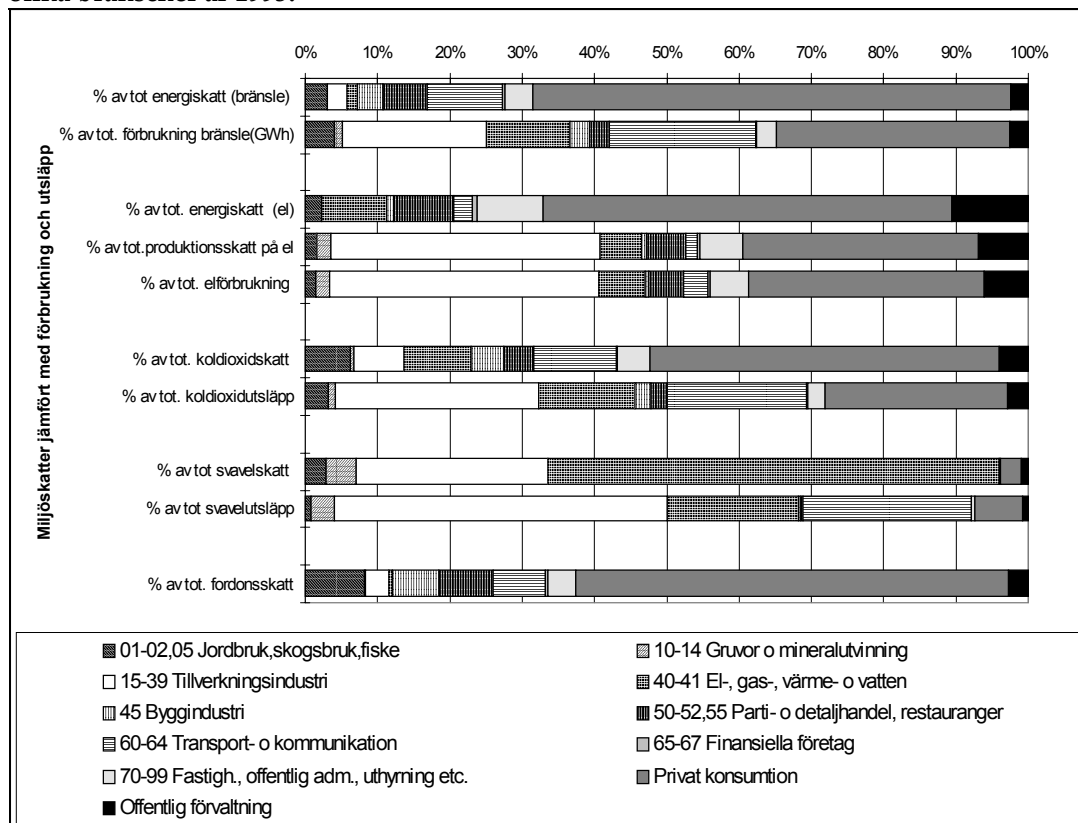
Miljöskatter (miljoner kr)	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Skatt på energi	39 017	42 043	44 161	49 733	49 352	52 652
Energiskatt (Total)	26 230	28 448	29 908	31 975	34 586	37 286
Varav: Bränslen	20 520	22 686	23 742	24 546	25 776	26 914
El	5 710	5 762	6 166	7 411	8 810	10 372
Övr. prodskatter på el	2 243	2 375	2 442	4 093	2 276	2 422
Varav: Vattenkraftsskatt	1 029	800	933	1 520	0	0
Kärnkraftsskatt	100	139	133	1 115	1 472	1 549
Avgift/skatt för nedmontering &	1 114	1 436	1 370	1 458	804	873
Koldioxidskatt	10 544	11 220	11 811	13 665	12 490	12 944
Skatt på vissa substanser	582	566	682	753	551	508
Svavelskatt	188	192	165	213	127	113
Skatt på inrikesflyg	196	188	186	117	-	-
Skatt på	185	164	299	388	372	340
Skatt på	13	22	32	35	52	55
Skatt på transport	8 119	5 852	5 798	6 721	6 451	6 336
Fordonsskatt	4 095	4 064	4 049	5 471	6 242	6 103
Försäljningsskatt på	1 287	1 778	1 749	1 250	209	233
Kilometerskatt	2 737	10	-	-	-	-
Skatt på Naturresurser				70	131	142
Naturgrusskatt	-	-	-	70	131	142
Summa	47 718	48 461	50 640	57 277	56 485	59 638
<i>Procent av BNP i Sverige</i>	<i>3,19%</i>	<i>3,04%</i>	<i>2,96%</i>	<i>3,26%</i>	<i>3,12%</i>	<i>3,16%</i>
<i>Procent miljöskatter i EU av BNP i EU</i>	<i>2,76%</i>	<i>2,85%</i>	<i>2,84%</i>	<i>2,85%</i>	<i>2,85%</i>	<i>-</i>

Källa: SCB, Nationalräkenskaper, Beräkning av Skatt på energi samt svavelskatten för 94, 96-98 baseras på intäkter till staten och för 1993 och 1995 baseras dessa beräkningar på bränsleförbrukningen. Uppgifter om den procentuella andelen miljöskatter i EU återfinns i: Eurostat, [1999], Environmental taxes in the EU, Preliminary data.

¹ Efterfrågan av de bränslen som belastas av koldioxidskatten är tämligen oelastisk och vid en höjning av koldioxidskatten minskar därför på kort sikt inte utsläppen av koldioxid nämnvärt.

Den branschvisa fördelningen av energi-, koldioxid- och svavelskatten för 1993 och 1995 baseras på bränsleförbrukning och de bränslespecifika skattesatserna. Fördelningen av fordonsskatten baseras på branschernas fordonsbestånd och skattesatser för olika typer av fordon. I *figur A* illustreras hur miljöskatter sammankopplade med relevant skattebas fördelades på olika branscher i ekonomin 1995.

Figur A: Översiktlig bild över fördelning av miljöskatter och utsläpp/förbrukning på olika branscher år 1995.



Skatt på energi

Skatteintäkterna från energiskatten har totalt sett ökat mellan år 1993 och år 1998 i löpande priser. Även skatteintäkterna från koldioxidskatten ökade mellan åren 1993 och 1996 men har sedan minskat. Ser man det branschvis för 1993 och 1995 kan man konstatera att:

- Tillverkningsindustrin (SNI 15-39) och utvinningsindustrin (SNI 10-14) hade en hög förbrukning av el och bränsle men var av konkurrensskäl undantagna från energiskatt och betalade endast halva koldioxidskatten. Undantagen i skattelagstiftningen blir tydliga då branschens belastning av energiskatter jämförs med dess bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp, se *figur A*.

● Sjöfart (SNI 61) var undantagen från hela energiskatten och hela koldioxidskatten men hade samtidigt en hög förbrukning av tjock eldningsolja (eldningsolja 2-5). Detta medförde att sjöfartens andel av de totala utsläppen och bränsleförbrukningen var mycket högre än branschens andel av energi- och koldioxidskatt. Sjöfartens andel av de totala koldioxidutsläppen uppgick 1995 till ca 10 procent. Detta syns i *figur A* där branschen transport och kommunikation (SNI 60-64) har en högre procentuell andel utsläpp/bränsleförbrukning än energi- och koldioxidskatt vilket i hög utsträckning beror på sjöfartens undantag från energi- och koldioxidskatt.

● Branscher utanför tillverknings- och utvinningsindustrin (SNI 10-39) och sjöfart (SNI 61) belastas procentuellt sett högre av de energirelaterade skatterna än deras procentuella andel av el/bränsleförbrukning eller koldioxidutsläpp. Den privata konsumtionen stod för en stor andel av både energiskatt och koldioxidskatt, ungefär 60 procent av energiskatten och 47 procent av koldioxidskatten på bränsle. Dess andel av koldioxidutsläppen låg på ca 25 procent av de totala utsläppen och andelen bränsle- och elförbrukningen räknat i energivärde låg på ungefär på 30 procent av den totala förbrukningen, se *figur A*.

Skatt på vissa substanser

Skatt på svavel infördes för att minska svavelutsläppen i samband med förbränning av olja, kol och torv. Skatteintäkterna från svavelskatten har minskat från 187 miljoner kr 1993, till 113 miljoner kr 1998, i löpande priser. Det beror på minskade utsläpp som är en effekt av minskad användning av fossila bränslen, lägre svavelhalt i oljan och förbättrad svavelrening. Undantag från svavelskatten gäller bränsle som används inom sjöfart (SNI 61), till drift av sodapannor, bränsleproduktion och om bränslet används till annat än energiframställning. I *figur A* framgår att transport och kommunikation (SNI 60-64) stod för ca 25 procent av de totala svaveldioxidutsläppen samtidigt som man inte betalade någon skatt. Detta beror nästan uteslutande på sjöfarten (SNI 61) vars svaveldioxidutsläpp utgjorde 96 procent av transport och kommunikationsbranschens totala svaveldioxidutsläpp och 22 procent av de totala svaveldioxidutsläppen i Sverige. Tillverkningsindustrin (SNI 15-39) stod för 46 procent av de totala utsläppen och för 26 procent av svavelskatten, se *figur A*. Detta är en effekt av att bränslen som används för bränsleproduktion (t.ex. i raffinaderier SNI 23) och i industriprocesser (t.ex. sodapannor och metallurgiska processer) var undantagna från svavelskatt 1995.

Övriga skatter på utsläpp 1995 var miljöskatt på inrikes flygtrafik som bara belastade flygbolag (SNI 62) samt skatt på bekämpningsmedel och skatt på handelsgödsel som belastade jordbruket (SNI 01).

Skatt på transport

Transportskatterna består av fordonsskatt, försäljningsskatt på motorfordon och kilometerskatt. De totala transportskatterna har minskat från 8,1 miljarder kr 1993 till 5,8 miljarder 1995 och sedan ökat något till 6,3 miljarder kr 1998 i löpande priser. Minskningen beror på att kilometerskatten togs bort 1994.

Fordonsskatten belastade främst den privata konsumtionen och uppgick till ca 2,4 miljarder kr 1995. Jordbruk (SNI 01), Parti- och detaljhandel, samt restauranger (SNI 50-52,55) och transportbranschen (SNI 60-64) var de branscher inom näringslivet (SNI 01-99) som belastades hårdast av skatter på transport 1995.

Subventioner som kan motverka en hållbar utveckling

Naturvårdsverket har identifierat ett antal subventioner som kan tänkas motverka ett hållbart samhälle.² Definitionen av subventioner är vid och innefattar även skattesubventioner. Man utgår från tre kriterier för hållbar utveckling som formulerades i budgetpropositionen 1996/97: 150 bilaga 5.

- Skydd för miljön
- Effektiv användning (av energi och andra naturresurser)
- Hållbar försörjning (slutna kretslopp)

De subventioner som strider mot någon av dessa punkter anses motverka en hållbar utveckling.

Skattesubventioner

Skattesubventioner kan identifieras som undantag i skattelagstiftningen i förhållande till en allmänt accepterad eller normal skattesats. Skattesubventionen utgör helt enkelt skillnaden mellan den faktiska skattebetalningen och denna norm. De som betalar en lägre skattesats än normen åtnjuter en skattesubvention och de som betalar en högre skatt än normen drabbas av en skattesanktion. Skattesubventionens storlek beror således på hur man definierar en normal skattesats (skattenorm). Olika definitioner kommer att resultera i olika stora skattesubventioner och skattesanktioner. För att belysa frågeställningen kommer tre olika normer för koldioxidskatten att användas i rapporten. Dessa är: 1) En genomsnittlig norm, 2) en norm som baseras på existerande skattesatser exklusive undantag och 3) en miljönorm som speglar den externa effekten av koldioxidutsläppen.

² Naturvårdsverket [1997], Ett urval av statliga subventioner som kan motverka ett hållbart samhälle.

Enligt Finansdepartementet har skattesubventioner ökat i omfattning från och med 1995 fram till idag. Mellan år 1996 och år 2000 har de totala skatteavvikelserna inom punktskatterna ökat från ca 24,1 miljarder kr för 1996 till beräknade 31,9 miljarder kr för 2000.³ Analysen i denna rapport fokuseras på skattesubventioner inom de olika energiskatterna och inkomstskatten (avdrag för resor till och från arbetet.) De branscher som, enligt den genomsnittliga normen, sanktioneras av energiskatterna skulle subventioneras om t.ex. miljönormen används, se den privata konsumtionen i *tabell B*. Fördelningen och relationen mellan olika branscher framgår oavsett norm, se *tabell B*.

Tabell B. Skattesubvention inom koldioxidbeskattning på eldningsolja 1 beräknade med tre olika normer-1993 (miljoner kr)

Branscher	Genomsnittlig	Skattesats utan undantag	Miljökostnad
	TotCO ₂ -s/Tot förbr.	Högsta skattesats, 982 kr /M ³	Enl. Fankhauser
01-02,05 Jordbruk, skogsbruk och fiske	32	49	118
10-14 Gruvor o mineralutvinning	12	15	29
15-39 Tillverkningsindustri	239	308	581
40-41 El, gas, värme o vatten	63	88	189
45 Byggindustri	-2	19	100
50-52,55 Parti o detaljhandel, rest., hotell	0	3	15
60-64 Transport o kommunikation	-3	-1	5
65-67 Finansiella ftg	-1	1	6
70-99 Fastigh., offentlig adm., uthyrning	-6	22	134
Privat konsumtion	-323	1	1 268
Offentlig konsumtion	-9	37	214
Total	0	542	2 659

Skattesubventioner 1995 avseende koldioxid- och energiskatten har, i denna rapport, beräknats med en genomsnittlig norm. Skattesubventionen fördelades främst mellan transport och kommunikation (SNI 60-64) och tillverknings- och utvinningsindustrin (SNI 10-39). Den senare åtnjöt en skattesubvention på ca 4 miljarder kr med en genomsnittlig norm som beräkningsgrund. El-, gas- och värmeverk (SNI 40-41) åtnjöt en omfattande skattesubvention i energiskatten men en stor skattesanktion i koldioxidskatten, beräknad med en genomsnittlig norm.

³ Proposition 1998/99:100, bilaga 4, Gäller avvikelser inom koldioxid-, energi- och svavelskatten. Beräknad med en norm där hänsyn tagits till användning av bränsle, d.v.s. olika normer för bränsle ämnad för transport och uppvärmning.

Direkta subventioner

Direkta subventioner är bidrag som betalas ut direkt till mottagaren. De direkta potentiellt miljöskadliga subventioner som Naturvårdsverket identifierat har minskat successivt under 1990-talet, vilket beror på de kraftiga reduktionerna av räntebidragen till bostadsbyggande.

Tabell C. Potentiellt miljöskadliga direkta subventioner i Sverige mellan åren 1993-1998 miljoner kr och löpande priser.

Subventioner (Milj kr)	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Stöd till skogsbilvägar	4	3	1	0	0	0
Jordbruksstöd						
<i>Areal och djurbidrag</i>	0	0	3 743	4 622	4 320	4 373
Transportstöd	293	341	383	388	323	328
Räntebidrag till bostadsbyggande	35 458	32 601	32 075	27 832	20 804	10 798
Stöd till rennäringsen	30	28	28	35	27	32
Stöd till fisket	1	2	20	25	16	15
Summa	35 786	32 975	36 250	32 902	25 490	15 546

Räntebidrag till bostadsbyggande tillföll fastighetsbranschen (SNI 70). I praktiken tillfaller det mesta av detta den privata konsumtionen även om det inom nationalräkenskaperna förs på fastighetsbranschen. EU-stöden areal- och djurbidrag tillföll oavkortat jordbruket (SNI 01) och Stöd till fisket tillföll fiskerinäringen (SNI 05). I princip gick hela transportstödet på 383 miljoner kr 1995 till tillverknings- och utvinningsindustrin (SNI 10-39).

Slutsatser

Fastighetsbranschen (SNI 70) erhöll den största *direkta subventionen*. Detta beror uteslutande på det omfattande räntebidraget till bostadsbyggande som 1995 uppgick till 32 miljarder kr. Basnäringarna, dvs. jordbruk, skogsbruk och fiskerinäringen (SNI 01-02, 05) åtnjöt subventioner, framförallt av fördelningspolitiska skäl. Det är värt att notera att de potentiellt miljöskadliga direkta subventionerna till basnäringarna (jordbruk, skogsbruk, fiske och jakt) överstiger de totala miljöskatterna för denna bransch.

Den privata konsumtionen, transportbranschen (SNI 60-64) (främst landtransporter (SNI 60)) och parti och detaljhandeln (SNI 50-52,55) stod för en stor andel av de totala *miljöskatterna*. Det beror på att vägtransporter beskattades tämligen hårt av de miljörelaterade skatterna, t.ex. skatt på fordon och fordonsbränsle, vilket speglar den betydande miljöpåverkan vägtransporter har, både lokalt och globalt.

Tillverkningsindustrin (SNI 15-39), transport och kommunikation (SNI 60-64) el-, gas och värmeverk (SNI 40-41) och utvinningsindustrin (SNI 10-14) var de branscher som 1995 åtnjöt de mest omfattande *skattesubventionerna* inom energi- och koldioxidskatten.

Dessa undantag leder till att en del av de faktiska utsläppen eller den faktiska förbrukningen var obeskattade 1995 och att de branscher som förbrukar mest energi och bränsle och står för de största utsläppen, inte betalar mest i skatt. Principen att "förorenaren betalar"⁴ uppfylls därmed inte fullt ut i svensk fiskal miljöpolitik. I *tabell D* skattar vi hur stor del av de faktiska utsläppen som var skattebefriade utifrån generella undantag för sjöfarten (SNI 61), industrin (SNI 10-39), bränslen som används till elproduktion samt undantag från svavelskatt för bränsle som används i sodapannor. Övriga undantag som t.ex. 1,2 procentsregeln, metallurgiska processer och växthusuppvärmning är inte medräknade.

Tabell D. Uppskattning av hur stor del av svaveldioxidutsläppen respektive koldioxidutsläppen som är obeskattade, delvis beskattade och helt beskattade 1995.

	Obeskattade	Delvis beskattade	Helt beskattade
Koldioxidutsläpp	16 %	29 %	55 %
Svaveldioxidutsläpp	33 %	-	67 %

Delvis beskattade industrin (SNI 10-39) med en nedsättning av koldioxidskatten med 75 procent.

Enligt klimatdelegationens beräkningar så måste den svenska utsläppsnivån av koldioxid minska med ca 80 procent för att dagens koldioxidhalt i atmosfären inte ska öka med mer än 25 procent till 2050. Kyotokonferensen 1997 innebar att Sveriges koldioxidutsläpp inte får öka mer än 4 procent från 1990 till 2008-2012. Med dessa mål i fokus så är det ett problem att miljöskatterna inte i högre utsträckning belastar de aktörer som står för de största utsläppen och bränsleförbrukningen.

På grund av målkonflikter i samhället är det dock inte helt trivialt att ta bort dessa skattelättnader och direkta subventioner. Det finns emellertid försök med skatte- och subventionssystem som syftar till att både miljömål och andra mål uppnås. Frivilliga överenskommelser (voluntary agreements) blir allt vanligare i de europeiska länderna. Principen bygger på överenskommelse mellan industri och myndigheter om att vissa miljömål måste uppfyllas för att få åtnjuta olika typer av subventioner.

⁴ Polluter Pay Principle

1 Introduktion

1.1 Bakgrund

Ett regeringsuppdrag gavs 1993 till SCB, Konjunkturinstitutet och Naturvårdsverket, med ambitionen att täcka in de fysiska sambanden mellan ekonomi, miljö och naturresurser, den monetära speglingen av dessa samband samt tillståndet i miljön. Arbetet med miljöräkenskaper vid SCB syftar till att utveckla ett system för fysiska räkenskaper relaterat till ekonomiska aktiviteter som de beskrivs i nationalräkenskaperna. I praktiken innebär detta att utveckla en miljö- och naturresursstatistik som kan kopplas till de bransch-, varugrups- och sektorsindelningar som används i nationalräkenskaperna. Det utgör därmed ett satelliträkenskapssystem till nationalräkenskaperna.

Enligt FN ska ett Miljöräkenskapssystem i princip täcka in:

- **Naturresurser** där man skall kunna redovisa stockar och förändring i **stockar** för utvalda ändliga eller förnybara resurser. Frågor kring **monetär** värdering av detta naturkapital samt **kvalitativa** aspekter som inte värderas på marknader eller på annat sätt, t.ex. friluftsvärden och biodiversitet.
- **Flöden av material** genom ekonomin t.ex. energi och kemikalier, samt de **utsläpp** och **avfall** dessa flöden ger upphov till. Utsläppsdata, framförallt till luft, har publicerats för många länder. Det finns ofta skillnader mellan den traditionella emissionsstatistiken och emissionerna i miljöräkenskaper, t.ex. avseende bunkring. Inom EU har många länder valt att använda det holländska NAMEA-systemet⁵ för att redovisa dessa flöden.
- **Ekonomiska variabler** som redan finns med i nationalräkenskaperna men som är av tydligt **miljöintresse**, som t.ex. investeringar och utgifter för miljöskydd, miljörelaterade skatter och subventioner samt miljöklassificering av verksamheter och till dem hörande sysselsättning etc. Man kan i princip betrakta miljöskatter och miljöskyddskostnader som två sidor av samma mynt. Bägge innebär kostnader i produktionen som är relaterade till miljöutnyttjandet på olika sätt. I det ena fallet – miljöskyddskostnader – registreras de frivilliga satsningarna på miljöförbättrande åtgärder, medan skatterna registrerar de av statsmakten bestämda kostnaderna för miljöutnyttjande. I national-ekonomisk teori skulle detta kunna tolkas som reningskostnader respektive

⁵ NAMEA står för National Accounting Matrix including Environmental Accounts. Denna är i princip en sk Social Accounting Matrix (SAM) som kompletterats med miljöräkenskapsdata för t.ex. luftemissioner och avfall kopplade till de sk Use- och Supplymatriser som en SAM byggs upp kring. På samma sätt som en SAM är ett sätt att presentera nationalräkenskapsdata är NAMEA ett sätt att presentera miljöräkenskapsdata.

utsläppsavgifter. I den totala produktionskostnaden kan därmed betalade miljöskatter läggas till utgifterna för miljöskydd och representera kostnaderna för att utnyttja produktionsfaktorn naturen.

De verktyg staten har att påverka ekonomins aktörer är information samt administrativa- och ekonomiska styrmedel. Till de administrativa styrmedlen hör bl.a. lagar, normer och förordningar. De ekonomiska styrmedlen består främst av avgifter, skatter och subventioner. Användandet av skatter och subventioner som styrmedel inom miljöpolitiken har ökat i betydelse under senare år. Det är viktigt att komma ihåg att skatter har två effekter. Dels påverkar de användningen av den vara/tjänst som beskattas - allokeringseffekten - och dels genererar de intäkter. När det gäller miljöskatter och andra punktskatter hänvisas oftast till de önskade allokeringseffekterna. Subventioner å sin sida har också allokeringseffekter, men används kanske primärt av fördelningspolitiska skäl. Subventioners icke uttalade allokeringseffekter är sannolikt viktiga inte minst på miljöområdet.

Internationellt har styrmedel inom miljöpolitiken ökat och organisationer som Eurostat (den europeiska statistikbyrån), OECD (Organisation of Economic Co-operation and Development) och IEA (International Energy Association) försöker kartlägga hur miljöskatter används i olika länder. Det ökade intresset inom dessa organisationer beror främst på ett starkt politiskt intresse för fiskala styrmedel inom miljöområdet samt möjligheten att skatteväxla mellan naturresurser/miljö och områden där skatter antas ha effektivitetshämmande effekter.

I Sverige har frågan om miljöskatter debatterats mycket under 1990-talet, framför allt i samband med s.k. grön skatteväxling. Miljöskatter i sig anses viktiga för att påverka resurshanteringen i riktning mot ett hållbart samhälle och kopplingen till en skatteväxling förmodas kunna ge en s.k. dubbel utdelning. Den dubbla utdelningen består i princip i att man ökar effektiviteten i ekonomin genom att korrigera priser på aktiviteter som belastar miljön (dvs. reducerar en implicit subvention) samtidigt som man reducerar skatter på resurser (ex. arbetskraft) där skatten innebär en ineffektiv resursanvändning. I diskussionen om att skatteväxla mellan miljö och arbetskraft fanns det också förhoppningar om en positiv effekt på såväl efterfrågan som utbud av arbetskraft.

1.2 Definitioner

1.2.1 Miljöskatter

Beskattning inom miljöområdet består nästan uteslutande av indirekta punktskatter⁶ som belastar en speciell vara eller miljöskadligt ämne. Initiativet till att särredovisa miljöskatter uppkom genom ett samarbete mellan Eurostat, EU kommissionen (DG XI och DG XII), IEA och OECD. Eurostat och OECD utarbetade en definition av miljöskatter som antagits av medlemsländerna vilket möjliggör komparativa studier mellan olika länder vad gäller skattestruktur, skattebas, intäkter etc..

"...it has been chosen to single out the tax base that seem to have a particular environmental relevance, and to consider all taxes levied on these tax bases as environmentally related regardless of motives behind their introduction, their names etc." ⁷

Det är alltså, enligt denna definition, skattebasen som avgör om skatten är en miljöskatt eller inte. Det uttalade motivet har en underordnad betydelse eftersom t.ex. en skatt på en naturresurs får samma effekt i ekonomin oavsett om motivet är statsfinansiellt eller miljömässigt. Härmed undviker man risk för subjektivitet och varje skatt som är relevant för miljön redovisas. Skattebasen är den produkt, aktivitet eller det ämne som skattesatsen grundas på.

Definitionen på en miljöskattebas lyder:

"a physical unit (or a proxy for it) that has proven specific effect on the environment." ⁸

Utifrån denna definition har ett antal miljörelaterade skattebaser identifierats. Dessa är: utsläpp till luft och vatten, ämnen som påverkar ozonlagret, avfall, naturresurser, buller, energiprodukter (bränslen och elkraft), samt skatter som belastar transportsektorn.

⁶ Indirektskatt = Skatt som övervältras på någon annan än den som faktiskt betalar in skatten till staten. Punktskatt= Skatt som tas ut på specifik vara eller tjänst.

⁷ OECD, [1997], Statistical framework on environmental taxes in OECD countries

⁸ Ibid

För att göra redovisningen av miljöskatter mer överskådlig har Eurostat kategoriserat dessa skattebaser till fyra huvudgrupper nämligen skatt på energi (inkl. koldioxidskatt), skatt på transport, skatt på vissa substanser och skatt på naturresurser.⁹ Koldioxidskatten hör enligt OECD och Eurostat till de energirelaterade skatterna eftersom den inte är lika styrande som t.ex. svavel-skatten som hör till kategorin skatt på vissa substanser.¹⁰ I denna rapport används dessa skattebaser och denna kategorisering för att identifiera de miljöskatter som fanns i Sverige mellan åren 1993 och 1998.

1.2.2 Subventioner som kan antas motverka en hållbar utveckling

Det finns två olika definitioner av en subvention:

Snäv definition:¹¹

Ett politiskt beslutat bidrag till produktion eller konsumtion av en viss vara eller tjänst. Subventionen höjer intäkten till producenten eller sänker priset till konsumenten. För att bidraget ska uppfattas som en subvention ska dess storlek variera proportionellt med mängden av den subventionerade varan eller tjänsten. Här utesluts direkta bidrag, skattesubventioner etc.

Vid definition¹²

- Varje överföring av medel från staten/den offentliga sektorn i form av bidrag, lån eller riskkapital.
- Varje potentiell överföring av nyss nämnda resurser till följd av garantier eller liknande.
- Skatteavvikelser (skattesubventioner) eller ej inkasserade offentliga inkomster t.ex. i form av räntefria skattekrediter.
- Tillhandahållande av offentliga tjänster eller köp av varor eller tjänster.

I den här rapporten kommer i princip den vida definitionen att användas.

⁹ Eurostat [1998] Steuer, A., Environmental taxes in the EU

¹⁰ Efterfrågan av de bränslen som belastas av koldioxidskatten är tämligen oelastisk på kort sikt och därför minskar inte utsläppen av koldioxid vid t.ex. en höjning av koldioxidskatten.

¹¹ Ds 1988: 28, Subventioner i kritisk belysning

¹² SOU 1995: 36, Förmåner och sanktioner en samlad redovisning

Huruvida och i vilken omfattning en subvention bidrar till negativ miljöpåverkan är långt ifrån självklart. Naturvårdsverket gav år 1997 ut en rapport på uppdrag av miljödepartementet där de mest miljöpåverkande subventionerna redovisades.¹³ Urvalet av subventioner i denna rapport baseras på Naturvårdsverkets sammanställning av miljöskadliga subventioner. För att bedöma om en subvention är miljöskadlig eller inte utgick man från regeringens tre kriterier¹⁴ för en ekologisk hållbar utveckling:

- Skydd för miljön
- Effektiv användning (av energi och andra naturresurser)
- Hållbar försörjning (slutna kretslopp)

De subventioner som har identifierats strider mot något eller flera av dessa kriterier. Dessa urvalskriterier innebär att inte bara subventioner som kan antas ge direkta miljöeffekter i form av t.ex. ökade utsläpp har identifierats, utan även subventioner som motverkar en effektiv resursanvändning eller en långsiktig hållbar försörjning.

1.3 Syfte

Detta projekt har främst fem syften:

- För Sverige identifiera och redovisa de skatter som faller under OECD:s och Eurostats definition av miljöskatt.
- Beräkna skattesubventioner samt föra en diskussion om hur dessa beräkningar kan gå till vad gäller t.ex. normsättning etc..
- Undersöka möjligheterna att producera löpande statistik om miljöskatter och miljöskadliga subventioner på branschnivå.
- Undersöka de datakällor och metoder som är nödvändiga för att kunna producera löpande statistik om miljöskatter och subventioner.
- Pröva olika sätt att presentera dessa data, fristående och sammanlänkat med andra delar av miljöräkenskaperna t.ex. med utsläppsdata eller förbrukningsdata.

¹³ Naturvårdsverket [1997], Ett urval av statliga subventioner som kan motverka ett hållbart samhälle.

¹⁴ Proposition 1996/97: 150 bilaga 5

1.4 Avgränsning

Som tidigare nämnts baseras urvalet av subventioner på Naturvårdsverkets rapport till miljödepartementet om miljöskadliga subventioner. Endast statliga subventioner och vissa EU subventioner beaktades. Eventuella kommunala subventioner tas inte upp. Likaså behandlas stödsystemen, t.ex. för jordbruk och regioner som kom till i och med inträdet i EU, endast marginellt.

Avgifter kommer inte att redovisas med undantag för skatt på handelsgödsel och bekämpningsmedel som var utformade som avgifter fram till 1995. Kväveoxidavgiften (NO_x avgiften) har en stark miljöstyrande effekt och är viktig ur miljöhänseende men eftersom det inbetalda beloppet återbetalas till de avgiftsskyldiga klassas det som en avgift och behandlas inte här. Huruvida avgift/skatt för hantering kärnavfall och nedmontering av kärnkraft ska definieras som en skatt och inte en avgift kan diskuteras. I denna rapport faller den under definitionen för miljöskatt eftersom intäkterna inte leder till en direkt motprestation från staten.¹⁵ De branschfördelade data om skatter och subventioner som redovisas gäller 1993 och 1995 och urvalet av skatter samt subventioner baseras på det skatte- och subventionssystem som fanns då. För övriga år redovisas bara de totala intäkterna och utgifterna.

1.5 Källor och metod

Källorna som återfinns i rapporten har valts med åtanke att denna redovisning ska bli löpande i framtiden. Därför har den mesta data vi använt oss av i rapporten hämtats från programmet för Nationalräkenskaperna (NR) vid SCB och inte andra potentiella källor som Särskilda skattekontoret i Ludvika etc.. Undantag gäller för transportstödet som hämtats från NUTEK. Fördelningen av energi-, koldioxid- och svavelskatten baseras på kvantiteter av bränsle och el samt skattesatser för olika branscher och bränslen. Fördelningen av fordons- och kilometerskatten baseras på fordonsbeståndet i olika branscher och skattesatser för olika fordon. Övriga skatter belastar utslutande en bransch. Beräkning av skattesubventioner bygger på en metod där en genomsnittlig skattesats räknas ut för energiskatt och koldioxidskatt. Se *bilaga 4* för mer ingående redovisning för de metoder och källor som använts.

¹⁵ Skatten går in i en fond och betalas sedan ut i form av en subvention när kostnad för slutförvaring eller nedmontering uppkommer. Berglund, H. ES/NR, SCB, Telefonintervju. 1999-12-08

1.6 Rapportens disposition

I *kapitel 2* följer först en kortfattad beskrivning av miljöskatter i ett internationellt perspektiv. Sedan följer en genomgång av de miljöskatter som fanns i Sverige mellan 1993 och 1998. De totala intäkterna för dessa år redovisas samt en branschfördelning för 1995 och i vissa fall även för 1993. Branschernas betalning av de olika miljöskatterna jämförs, där det är möjligt, med branschspecifika utsläpps- och förbrukningsdata.

I *kapitel 3* redovisas de skattesubventioner som finns inom koldioxid- och energibeskattningen samt en diskussion om problem och olika metoder att bestämma skattenorm. Därefter följer ett exempel hur dessa skattesubventioner kan branschfördelas.

I *kapitel 4* behandlas kortfattat några av de direkta subventioner som Naturvårdsverket identifierat som miljöskadliga.

I *kapitel 5* sammanställs de olika skatter, skattesubventioner och direkta subventioner som redovisats i rapporten för att på det viset skapa en övergripande bild av hur de totalt sett slår i ekonomin. Detta utfall kommenteras i en kort analys.

I *kapitel 6* tas olika användningsområden för denna statistik upp liksom möjligheten att göra kopplingar med andra data inom miljöräkenskaperna.

I ett antal bilagor presenteras en mer utförlig fördelning av miljöskatter för 1995 och 1993, en bakgrund till de direkta subventionerna samt en del av de beräkningsmetoder som använts.

2 Miljöskatter

2.1 Miljöskatter i ett internationellt perspektiv

Miljöskatter har en längre tid uppmärksammats i olika internationella organisationer som ett effektivt styrmedel mot hållbar utveckling. Som tidigare nämnts drivs det internationella arbetet med miljöskatter främst av OECD, Europakommissionen, Eurostat och IEA. I slutet av 1995 påbörjade Eurostat och DG XI ett projekt som skulle fungera som ett första utkast till en manual för hur statistik för miljöskatter bör se ut. Detta ledde till ett stort möte år 1997 mellan representanter från OECD, Eurostat och IEA där den slutliga definitionen och det statistiska ramverket fastslogs. Där bestämdes det att definitionen av en miljöskatt ska bero på skattebasen.

Tyskland, Finland, Storbritannien, Frankrike, Portugal, Tjeckoslovakien, Belgien, Grekland, Spanien, Danmark, Norge och Österrike har skrivit en första rapport om de nationella miljöskatterna. I dessa rapporter har de skatter som går under OECD:s definition av miljöskatt identifierats och de totala skatteintäkterna redovisats i tidsserie. Norge har även redovisat de miljöskatter som identifierats på branschnivå.

Komparativa studier mellan olika länder har utförts både inom OECD och Eurostat. I maj 1998 gav OECD ut en rapport¹⁶ där de olika miljöskatterna för 1995 jämfördes mellan olika OECD länder och skattebaser. De olika ländernas skatteintäkter från miljöskatterna jämfördes med den totala skatteintäkten och BNP för att på det viset ge läsaren en uppfattning om hur stor del av de totala skatterna eller BNP som utgörs av miljöskatter i varje enskilt land. Resultatet från denna jämförelse visar att Portugal har den största andelen miljöskatter av de totala skatterna och näst störst vid en jämförelse med BNP. Tyskland stod dock för den största intäkten med 59 miljarder dollar av totalt 121 miljarder dollar 1995. Sveriges totala intäkter från miljöskatter var 1995 ca 50,6 miljarder kr (ca 7,6 miljarder dollar).

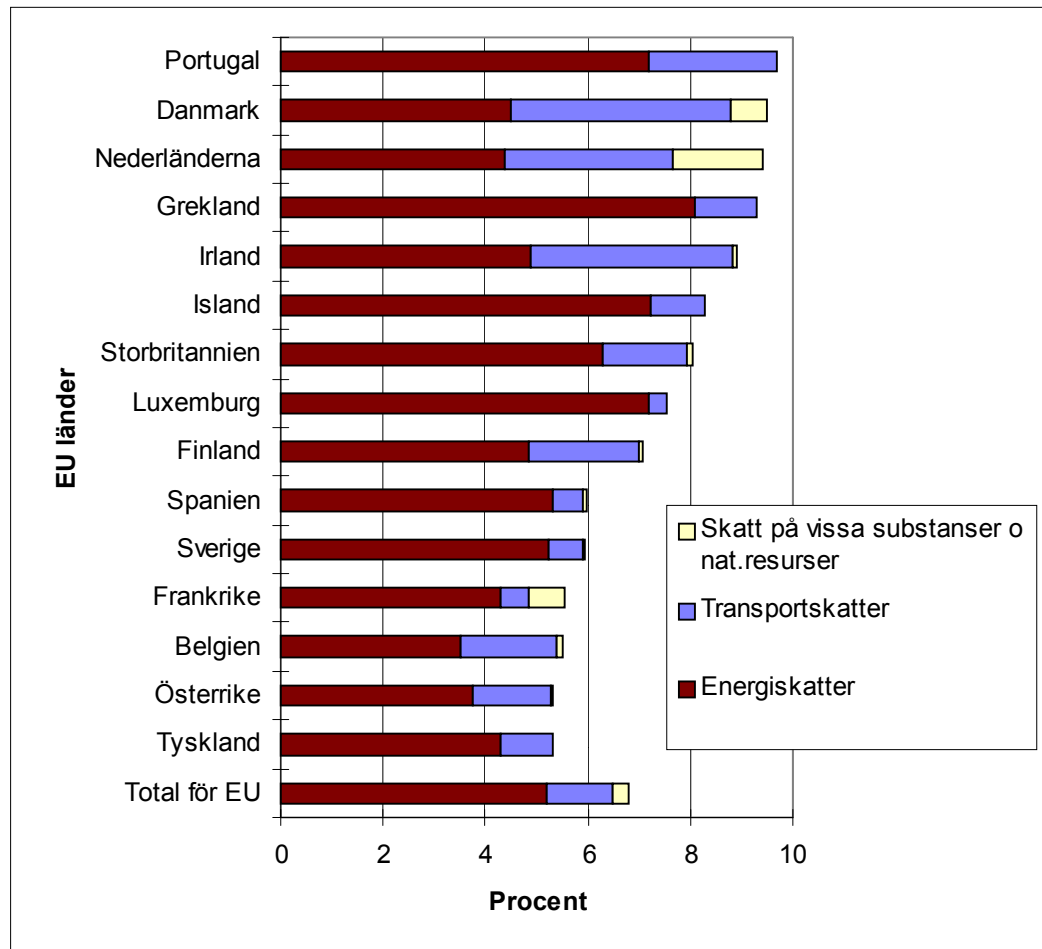
Eurostat gav också ut en rapport¹⁷ december 1999 där de olika miljöskatterna för varje medlemsland redovisas. De olika miljöskatterna kategoriseras där i fyra huvudgrupper baserat på de skattebaser som tidigare identifierats. De fyra grupperna är; energirelaterade skatter, transportrelaterade skatter, skatt på vissa substanser och skatt på naturresurser. Rapporten visar att år 1997 utgjordes ca 74 procent av de totala miljöskatterna i EU av energirelaterade skatter (i Sverige koldioxidskatt och energiskatt). När de olika ländernas

¹⁶ OECD, [1998], Statistics on ECO-taxes: Progress report, DAFNE/CFA/CT (98) 19

¹⁷ Eurostat, [1999] rapport nr. ACCT-exp/99/5.1 Environmental taxes in the EU

miljöskatter jämförs med de totala skatteintäkterna och sociala kostnaderna är det Portugal som har störst andel miljöskatter. Se *figur 1*.

Figur 1: Miljörelaterade skatter jämfört med de totala skatterna och de sociala avgifterna i olika EU medlemsländer 1997.



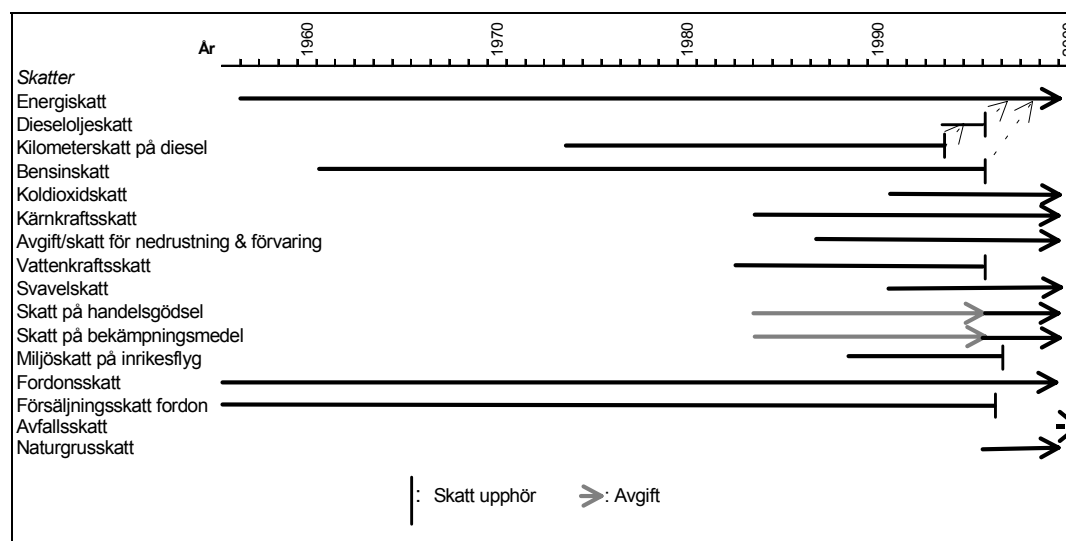
Källa: Eurostat,[1999] rapport nr. ACCT-exp/99/5.1 Environmental taxes in the EU

En databas för miljöskatter är under utveckling genom ett samarbete mellan OECD, Eurostat och IEA. Syftet med denna databas är att underlätta olika komparativa studier mellan länderna. Där kommer bland annat uppgifter om olika undantag i skattelagstiftningen, vem som administrerar och har introducerat skatten att återfinnas.

2.2 Utveckling av miljöskatter i Sverige

Punktskatter har länge använts som ett styrmedel i den svenska politiken. Fordonsskatten infördes redan på 1920-talet och punktskatten på bensin och motoralkoholer infördes år 1929. På 50-talet infördes skatt på el samt energiskatt. Dessa skatter infördes av statsfinansiella skäl men på 70 och 80-talet började punktskatter på energi och drivmedel även motiveras med miljö- och energipolitiska motiv. Skattereformen år 1990-91 innebar en förstärkning av miljöprofilen i den indirekta beskattningen och den medförde att skatteuttaget på energi ökade. År 1991 infördes även koldioxidskatten och svavel-skatten.¹⁸ Mellan 1993 och 1995 skedde stora förändringar i det svenska skattesystemet i och med att Sveriges skattesystem harmoniserades med EU, bl.a. inom de olika transportskatteerna, energiskatteerna och även skatt på vissa substanser, se *figur 2*. Kilometerskatten på dieselfordon övergick 1994 till en dieseloljeskatt. Dieseloljeskatt och bensinskatt ersattes 1995 av energiskatten. I denna rapport är dieseloljeskatten och bensinskatten för 1993 och 1994 inkluderade i energiskatt på bränsle.

Figur 2 Utveckling av miljöskatter i Sverige



¹⁸ SOU 1997:11, Skatter miljö och sysselsättning, Slutbetänkande från Skatteväxlingskommittén

Skatt på handelsgödsel och bekämpningsmedel infördes 1995 men hade funnits sedan 1984 som miljöavgifter. Omläggningen till skatter föranleddes dels av att avgifterna höjdes kraftigt 1994¹⁹ och dels för att intäkterna från de två skatterna inte längre var öronmärkta för miljöförbättrande åtgärder inom jordbruket utan gick rakt in i statskassan.²⁰ Harmoniseringen av det svenska skattesystemet till EU:s regler och skatter innebar att de skatter som stred mot EU:s direktiv avskaffades, exempelvis försäljningsskatten på fordon och miljöskatten på inrikes flygtrafik. Efter EU inträdet har bl.a. naturgrusskatten införts 1996 och en skatt på avfall trädde i kraft år 2000.

I *tabell 1* redovisas de totala skatteintäkterna av de miljöskatter som finns och har funnits i Sveriges skattesystem mellan 1993 och 1998.

Tabell 1. Miljöskatter i Sverige mellan åren 1993-98 (Miljoner kr i löpande priser)

Miljöskatter (miljoner kr)	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Skatt på energi	39 017	42 043	44 161	49 733	49 352	52 652
Energiskatt (Total)	26 230	28 448	29 908	31 975	34 586	37 286
Varav: Bränslen	20 520	22 686	23 742	24 546	25 776	26 914
El	5 710	5 762	6 166	7 411	8 810	10 372
Övr. prodskatte på el	2 243	2 375	2 442	4 093	2 276	2 422
Varav: Vattenkraftsskatt	1 029	800	933	1 520	0	0
Kärnkraftsskatt	100	139	133	1 115	1 472	1 549
Avgift/skatt för nedmontering & hantering	1 114	1 436	1 370	1 458	804	873
Koldioxidskatt	10 544	11 220	11 811	13 665	12 490	12 944
Skatt på vissa substanser	582	566	682	753	551	508
Svavelskatt	188	192	165	213	127	113
Skatt på inrikesflyg	196	188	186	117	-	-
Skatt på handelsgödsel	185	164	299	388	372	340
Skatt på bekämpningsmedel	13	22	32	35	52	55
Skatt på transport	8 119	5 852	5 798	6 721	6 451	6 336
Fordonsskatt	4 095	4 064	4 049	5 471	6 242	6 103
Försäljningsskatt på motorfordon	1 287	1 778	1 749	1 250	209	233
Kilometerskatt	2 737	10	-	-	-	-
Skatt på Naturresurser				70	131	142
Naturgrusskatt	-	-	-	70	131	142
Summa	47 718	48 461	50 640	57 277	56 485	59 638
Procent av BNP i Sverige	3,19%	3,04%	2,96%	3,26%	3,12%	3,16%
Procent miljöskatter i EU av BNP i hela EU	2,76%	2,85%	2,84%	2,85%	2,85%	-

Källa: SCB, Nationalräkenskaper, Beräkning av skatter för 94, 96-98 baseras på intäkter till staten och för 1993 och 1995 baseras beräkningen på förbrukning av olika bränslen. Uppgifter om den procentuella andelen miljöskatter i EU återfinns i *Eurostat, rapport nr. ACCT-exp/99/5.1 Environmental taxes in the EU, Preliminary data*.

År 1998 uppgick de totala skatterna till 3,2 procent av BNP vilket är en viss ökning från 1997. Sverige har en något högre andel än genomsnittet i EU. Av *tabell 1* framgår att skatt på energi inbringade ca 88 procent och skatt på transport ca 11 procent av de totala miljöskatterna i Sverige 1998.

¹⁹ Skatten på bekämpningsmedel höjdes från 8 kr/aktiv substans till 20 kr /aktiv substans och skatt på handelsgödsel höjdes från 60 öre/kg kväve till 180 öre/kg kväve.

²⁰ Naturvårdsverket [1997], Miljöskatter i Sverige

Nedan görs en uppdelning av miljöskatteintäkterna på olika branscher i ekonomin för åren 1993 och 1995. Fördelningen baseras på förbrukning av olika bränslen och de skattesatser som gäller för olika sektorer och bränslen, samt fordonsbestånd och de fordonsspecifika skattesatserna. Se *bilaga 5* för mer utförlig genomgång om hur fördelningen gått till. De skatter som kommer att behandlas är: energiskatt²¹, produktionsskatt på el, koldioxidskatt, svavelskatt, skatt på handelsgödsel och skatt på bekämpningsmedel, miljöskatt på inrikesflyg, fordonsskatt, kilometerskatt samt försäljningskatt på motorfordon. En detaljerad branschfördelning av miljöskatterna 1993 och 1995 finns i *bilaga 2*.

²¹ År 1993 fanns även dieseloljeskatten fr.o.m. oktober och bensinskatten. Dessa är inkluderade i energiskatten.

2.3 Skatt på energi

2.3.1 Energiskatt

Den allmänna energiskatten infördes redan 1957, framförallt av statsfinansiella skäl. Skattelagstiftningen har reviderats ett flertal gånger och har idag också miljö- och energipolitiska motiv. Energiskatten harmoniserades 1995 till EU:s regler för beskattning av mineraloljor vilket innebar att energiskatt tas ut på *bränslen* som används till uppvärmning eller för motordrift²² Förutom bränslen belastas även *elkonsumtion* av energiskatt.

Energibeskattade *bränslen* är idag bensin, eldningsolja, dieselolja, fotogen, gasol, kol, naturgas och petroleumkoks. Skattesatserna för de olika bränslena är inte proportionella mot energiinnehållet vilket gör det möjligt att mer flexibelt anpassa skattesatsen för olika politiska mål, t.ex. diesel ämnad för transport belastas av en högre energiskatt än samma bränsle ämnad för uppvärmning. Pilotprojekt för att utveckla miljövänliga bränslen är undantagna energiskatt. Även bränsle som förbrukas i yrkesmässig sjöfart, inom vissa delar av industrin, spårbunden trafik samt förbrukning av flygfotogen är befriade från energiskatten.

Energiskatt tas, som tidigare nämnts, även ut på *el* och beskattningen sker vid leverans till slutanvändare. Dubbelbeskattning undviks genom att bränslen som används för produktion av el är undantagna från energiskatt.

Energiskatten är en viktig intäktskälla för staten. År 1998 inbringade den ca 37 miljarder kr till statskassan.

Det finns även ett antal produktionsskatter som belastar *elproduktion*. Dessa är kärnkraftsskatt, vattenkraftsskatt och avgift/skatt för förvaring av kärnavfall och nedmontering av kärnkraftverk (avgift/skatt för nedmontering och hantering i *tabell 1*). Kärnkraftsskatten infördes 1984 och belastar all el som produceras i kärnkraftverk. År 1997 uppgick den till 2,2 öre /KWh. Tidigare fanns det även en produktionsskatt på elektricitet producerad i vattenkraftverk, men denna ersattes 1997 av en förhöjd fastighetsskatt på markvärdet för vattenkraftverk.

Avgift/skatt för nedmontering & hantering belastar således bara el producerad vid kärnkraftverk. Denna skatt infördes samtidigt som kärnkraften byggdes ut i Sverige. År 1995 uppgick avgift/skatt för nedmontering och hantering och vattenkraftsskatt till lite mer än 1 miljard var och kärnkraftsskatten uppgick till 133 miljoner kr. Fördelningen var snarlik för 1993.²³ I denna rapport benämns dessa skatter sammanslaget som "övriga produktionsskatter".

²² SFS (1994:1776), Lag om skatt på energi

²³ Berglund, H, ES/NR, SCB, Telefonintervju 1999-11-23

Energiskatt²⁴ på bränslen fördelade på olika branscher

I tabell 2 framgår att näringslivets (SNI 01-99) del av energiskatten på bränsle har ökat med över 2 miljarder kr mellan 1993 och 1995 i löpande priser (se förteckning över SNI grupperna i bilaga 1). Ökningen beror främst på att skattesatserna höjdes 1995 när den nya energiskatten²⁵ infördes. En annan förändring av energiskatten på bränsle som kan ha bidragit till de ökade intäkterna är beskattning av diesel. Dieselbränsle som användes till arbetsredskap som traktorer och skogsmaskiner belastades under 1993 av en lägre energiskatt än bränslen som användes i motorfordon som bussar och bilar etc.. Från och med 1995 ändrades detta och all diesel som används till någon typ av motorfordon klassas som högbeskattad diesel, alltså även bränsle till traktorer. Bara energiskatt på diesel ökade från 1,2 miljarder kr 1993 till 3,4 miljarder 1995, i löpande priser.

Tabell 2. Energiskatt på bränsle fördelad på olika sektorer i ekonomin åren 1993 och 1995, (miljoner kr, löpande priser)

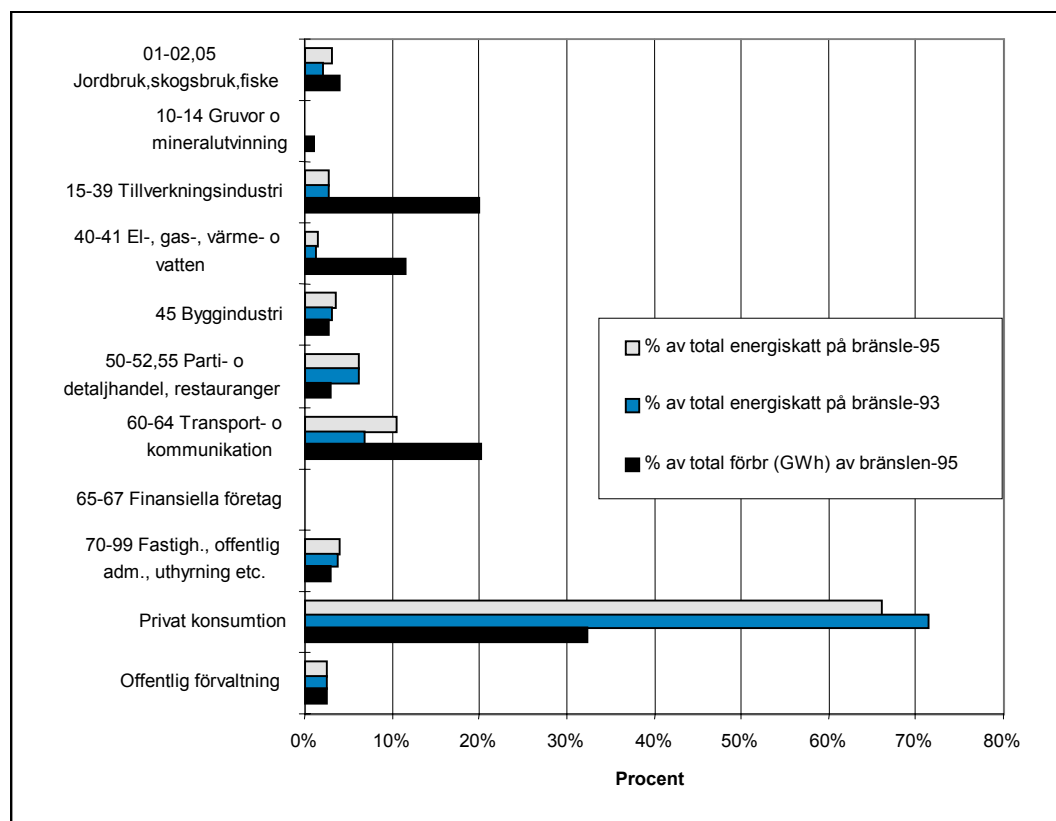
	Energiskatt på bränsle (milj. kr)	
	1993	1995
Näringsliv (SNI 01-99)	5 333	7 487
Privat konsumtion	14 662	15 670
Offentlig konsumtion	525	586
Totalt	20 520	23 742

²⁴ Dieseloljeskatten och bensinskatten är inräknade i energiskatten för år 1993.

²⁵ SFS 1994:1776, Lag om skatt på energi

Figur 3 illustrerar hur energiskatt på bränsle fördelas mellan olika branscher 1993 och 1995 samt branschernas procentuella andel av den totala energiförbrukningen i GWh alstrad av olika bränslen. Den privata konsumtionens andel av energiskatten har minskat från 71 procent 1993 till 65 procent 1995. Den överstiger fortfarande dess procentuella andel av bränsleförbrukningen som 1995 var 32 procent. Tillverkningsindustrin (SNI 15-39) samt gruvor och mineralutvinning (SNI 10-14) stod för 3 procent respektive 0 procent av den totala energiskatten på bränsle både 1993 och 1995 trots att deras andel av bränslen var betydligt högre, sammanlagt över 20 procent 1995. Samma sak gäller för transportföretag (SNI 60-64). Detta beror på att dessa branscher åtnjuter olika typer av skattesubventioner, se kapitel 3.3.1.

Figur 3. Total förbrukning av bränslen 1995 samt energiskatt på bränslen 1993 och 1995 fördelade på olika branscher, (procent)



Energi- och produktionsskatt på el fördelade på olika samhällssektorer och branscher

Tabell 3 visar att näringslivet (SNI 01-99) förbrukade betydligt mer el än den privata konsumtionen men betalade mindre i energiskatt såväl 1993 som 1995. Detta beror på undantag från energiskatt för vissa sektorer i ekonomin t.ex. tillverkningsindustrin. Tabellen visar också att elförbrukningen ökat för både näringslivet och den privata konsumtionen mellan 1993 och 1995.

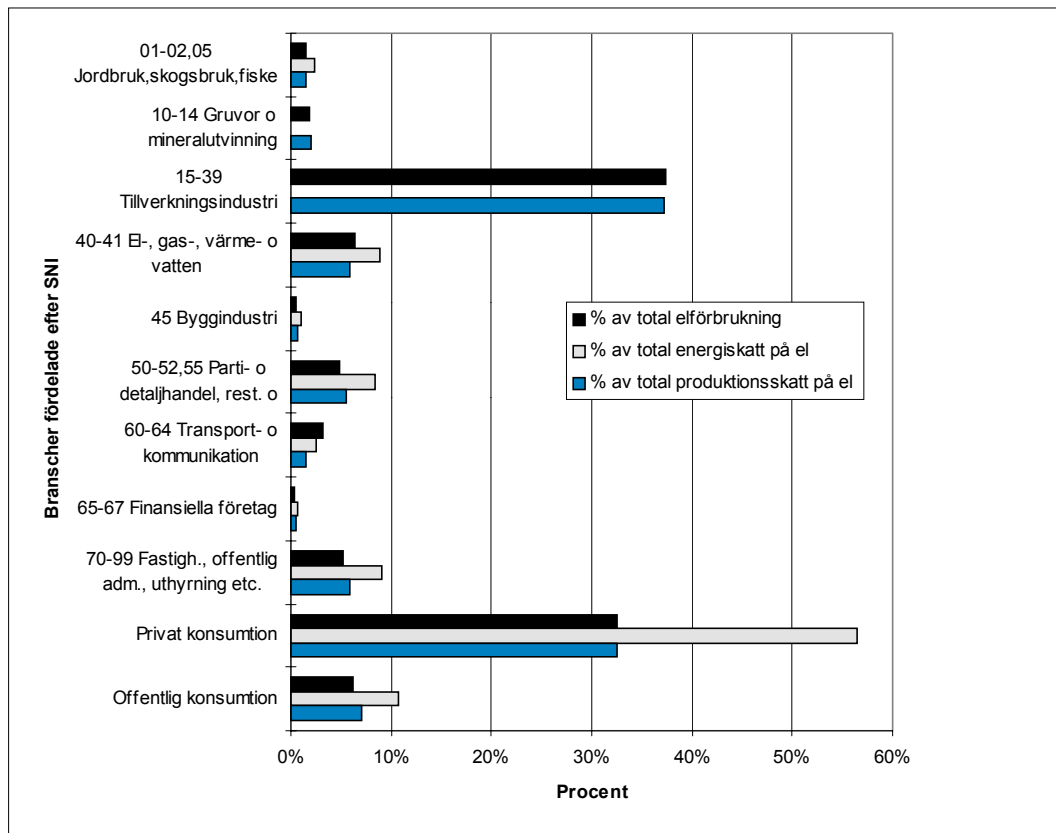
Tabell 3. Energi- och produktionsskatt på el samt elförbrukning fördelade på olika sektorer 1993-95 (Miljoner kr, löpande priser, GWh)

Samhällssektorer	Produktionsskatt på el		E-s på el (Milj kr)		El förbrukning (GWh)	
	1993	1995	1993	1995	1993	1995
Näringsliv (SNI 01-99)	1 279	1 379	2 006	2 026	78 906	81 137
Privat konsumtion	674	742	3 100	3 482	42 757	43 084
Offentlig konsumtion	150	159	604	658	8 858	8 165
Summa	2 103	2 280	5 710	6 166	130 521	132 386

Produktionsskatt på el redovisas exklusive skatt som belastar exporten (162 miljoner kr 1995.)

I figur 4 fördelas produktionsskatten, energiskatt på el och el förbrukningen på en mer detaljerad branschnivå. År 1995 stod tillverkningsindustrin (SNI 15-39) för 37 procent av totala förbrukningen av elektricitet samtidigt som den var helt undantagen från energiskatt. Vidare framgår att den privata konsumtionen, dvs. hushållen, betalade procentuellt sett mer skatt än vad de förbrukade. De privata hushållens konsumtion av el uppgick till 33 procent av den totala elförbrukningen medan de stod för 56 procent av den totala energiskatten på el. Även offentlig konsumtion betalar procentuellt sett mer i energiskatt än dess förbrukning. För övriga branscher var den procentuella andelen av energiskatten något högre än motsvarande andel av den totala elförbrukningen.

Figur 4 Procentuell fördelning av elförbrukning och Energi- och produktionsskatt på el mellan olika branscher i ekonomin.1995



Fördelningen av de olika produktionsskatterna på el (kärnkraftsskatt, vattenkraftsskatt och avgift/skatt för nedmontering & hantering) speglade de olika branschernas elförbrukning.

2.3.2 Koldioxidskatt

Koldioxidskatten infördes den 1 januari 1991 efter förslag från MIA²⁶ (Miljö Avgiftsutredningen) och tas ut på samtliga fossila bränslen i proportion till kolinnehåll.²⁷ När skatten infördes 1991 låg skattesatsen på 25 öre per kg koldioxid men den har fram till idag ökat till 37 öre per kg koldioxid. Bränslen som används för elproduktion är undantagna från koldioxidskatt. Även diesel och eldningsolja som förbrukas i yrkesmässig sjöfart, spårbunden trafik samt flygbensin och flygfotogen är undantagna från koldioxidskatt. Tillverknings- och utvinningsindustrin (SNI 10-39) har nedsatt koldioxidskatt och betalade från och med 1993 bara 25 procent av den normala skattesatsen. År 1996 minskade nedsättningen och man betalar numer 50 procent av den normala skattesatsen. Företag med stor energiförbrukning kan erhålla ytterligare nedsättning när skatten överstiger 0,8 procent (år 1995 var det 1,2 procent) av försäljningsvärdet. De företag som får denna typ av nedsättning finns främst inom cement-, kalk och glasindustrin.²⁸

Statens intäkt från koldioxidskatten har ökat kontinuerligt och uppgick 1998 till 12,9 miljarder kr. Den är därmed en av de största intäktskällorna bland miljöskatterna.

Koldioxidskatt och koldioxidutsläpp fördelade på olika samhällssektorer och branscher

I *tabell 4* redovisas att koldioxidskatten 1993 inbringade ca 10,5 miljarder kr och de totala koldioxidutsläppen uppgick till 62,9 miljoner ton. Både skatteintäkter och utsläpp ökade fram till 1995 och var då 11,8 miljarder kr respektive 64,7 miljoner ton. Näringslivet (SNI 01-99) bidrog mest till denna ökning både vad gäller skatt och utsläpp. Skatteökningen berodde främst på ökade intäkter från bensin och diesel. Ser man till fördelningen mellan olika sektorer 1995, så står näringslivet (SNI 01-99) för ca 3 gånger så stora koldioxidutsläpp som den privata konsumtionen samtidigt som de betalade ungefär lika mycket i koldioxidskatt.

Tabell 4. Koldioxidskatt samt koldioxidutsläpp fördelad på olika sektorer i samhället. (miljoner kr, löpande priser)

Samhällssektorer	Koldioxidskatt (Milj. kr)		Koldioxidutsläpp (1000 ton)	
	1993	1995	1993	1995
Näringsliv (SNI 01-99)	4 988	5 624	44 761	46 618
Privat konsumtion	5 087	5 719	15 790	16 338
Offentlig konsumtion	469	468	2 357	1 826
Summa	10 544	11 811	62 908	64 782

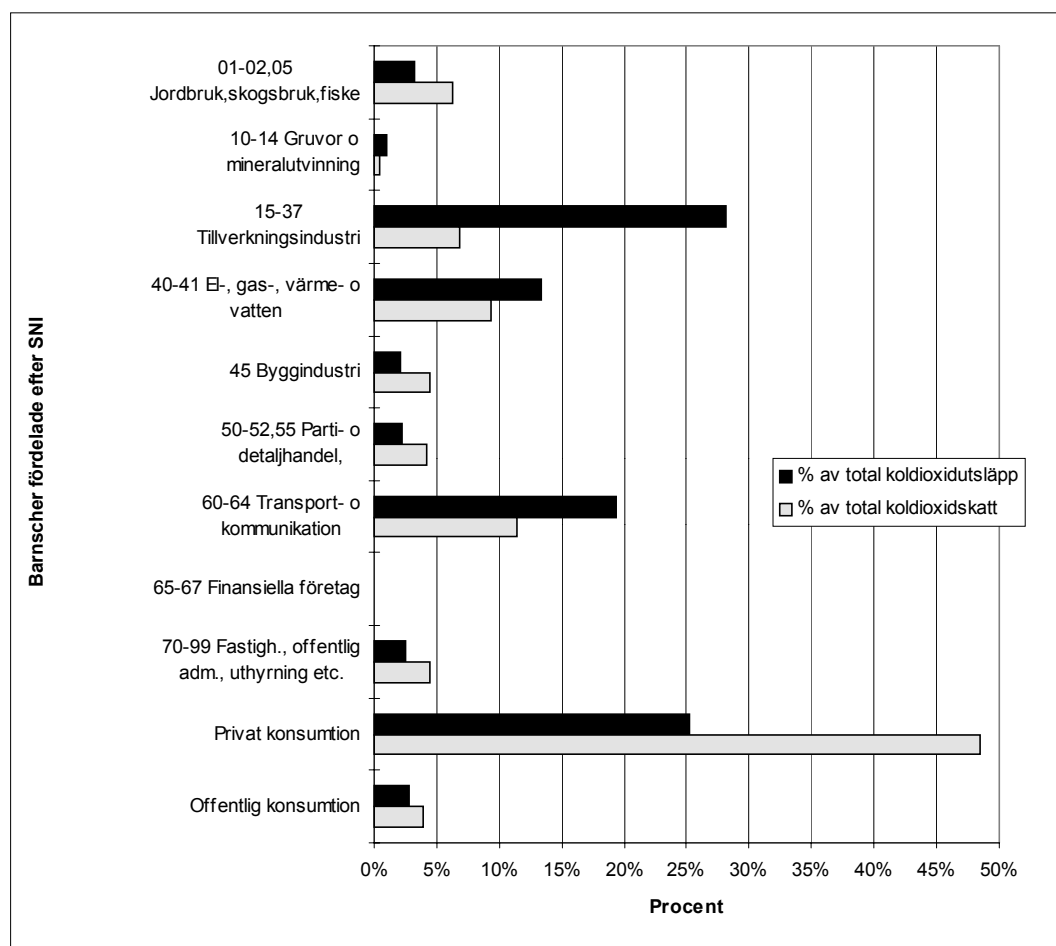
²⁶ SOU 1989: 83, Ekonomiska styrmedel i Miljön

²⁷ Naturvårdsverket[1997], Miljöskatter i Sverige

²⁸ Skatteförvaltningen 1994:5, Ny lag om skatt på energi m.m.

I figur 5 illustreras på en mer detaljerad nivå hur 1995 års koldioxidskatt och koldioxidutsläpp fördelades mellan olika branscher i ekonomin. Tillverkningsindustrin (SNI 15-39) stod för 28 procent av de totala utsläppen men betalade endast 7 procent av den totala koldioxidskatten, vilket avspeglar skattereduktionen på 75 procent. Transport- och kommunikationsbranschen (SNI 60-64) belastades inte heller av koldioxidskatt i samma utsträckning som dess andel av utsläppen. Förklaringen till detta är att sjötransporter (SNI 61) var befriade från koldioxidskatt men stod för ca 10 procent av de totala utsläppen 1995. Den privata konsumtionen stod för den största andelen av skatteinbetalningen, ca 47 procent, men bara 25 procent av de totala utsläppen. Detta beror på att denna sektor i stor utsträckning förbrukar bränslen ämnade för motorfordon som t.ex. diesel och bensin och dessa bränslen belastas alltid av full koldioxidskatt, se skattesatser *bilaga 5*.

Figur 5. Procentuell andel koldioxidutsläpp respektive koldioxidskatt per bransch 1995



2.4 Skatt på vissa substanser

2.4.1 Svavelskatt

Svavelskatten infördes i januari 1991 i syfte att minska svavelutsläppen i samband med förbränning av olja, kol och torv. Skatten baseras på svavelinnehållet i samtliga bränslen som är skattepliktiga enligt energiskatten och koldioxidskatten. Bränslen som används för fartygsdrift, bränsleproduktion, för sodapannor och metallurgiska processer eller andra ändamål än energi- alstring är undantagna från svavelskatten.²⁹ Svavelskatt utgår inte för bränslen med en svavelhalt på 0,1 viktprocent eller mindre. Skattesatsen på 30 kr/kg svavel har inte förändrats sedan skatten infördes. Om svavelutsläppen renas eller binds i aska får avdrag göras i deklarationen för den svaveldioxid som renas.

Svavelskattens fördelning på olika samhällssektorer och branscher

Svavelutsläppen och intäkterna från svavelskatten har minskat sedan 1993 och 1998 uppgick skatteintäkterna till 113 miljoner kr. De minskade utsläppen beror på en minskning av användandet av vissa fossila bränslen, lägre svavelhalt i oljan och förbättrad svavelrening.³⁰ Svaveldioxidutsläpp från offentlig konsumtion har minskat kraftigt vilket beror på att den affärsdrivande verksamheten inom offentlig konsumtion har flyttats över till sektorn näringsliv i nationalräkenskapssystemet. En annan orsak är också att förbrukningen av bl.a. tjock eldningsolja för värmeproduktion har minskat med ca 74 procent och ersatts av t.ex. fjärrvärme.

Tabell 5. Totala intäkter från svavelskatten och de totala svaveldioxidutsläppen i olika sektorer 1993 och 1995 (löpande priser)

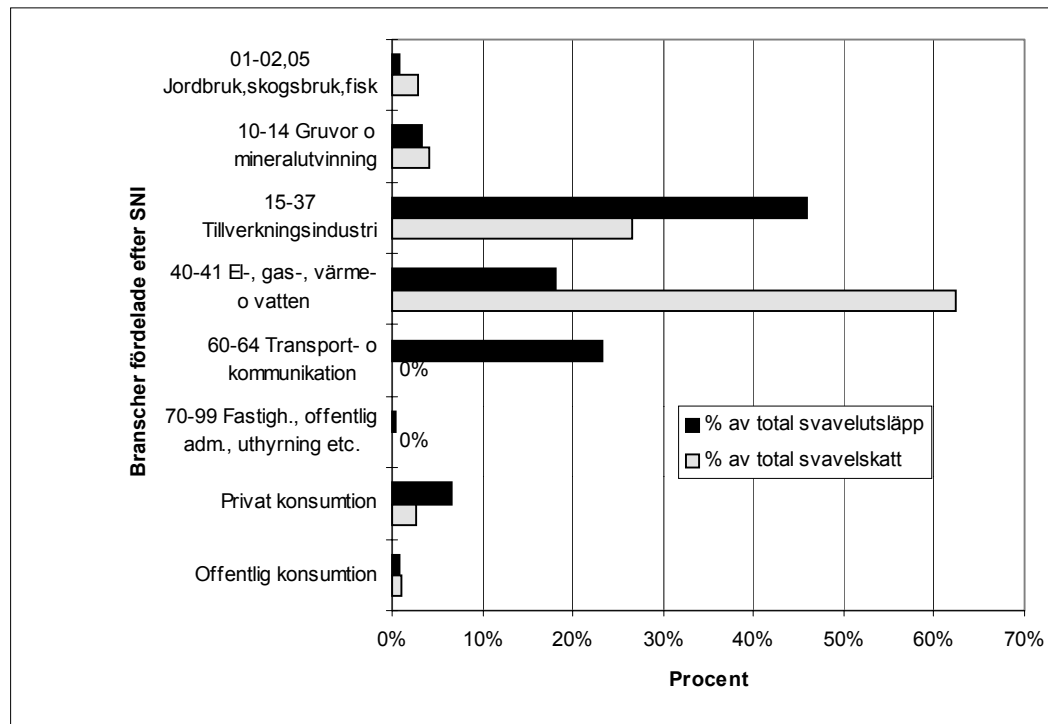
Samhällssektorer	Svavelskatt (Miljkr)		Svaveldioxidutsläpp (ton)	
	1993	1995	1993	1995
Näringsliv (SNI 01-99)	177	158	92 406	91 308
Privat konsumtion	6	5	6 470	6 477
Offentlig konsumtion	5	2	1 556	751
Summa	188	165	100 432	98 537

²⁹ DS 1994:33, Miljö- och naturresurs departementet, Så fungerar miljöskatter

³⁰ Naturvårdsverket[1997], Miljöskatter i Sverige

I figur 6 illustreras hur svavelskatt och svavelutsläpp fördelas mellan olika branscher.

Figur 6. Procent av totala svavelskatten respektive procent av totala svavelutsläppen för olika branscher -95



Handel (SNI 50-52), Finansiella företag (SNI 65-67), fastigh., offentlig adm., uthyrning etc. (SNI 70-99) och byggindustri (SNI 45) finns ej med i figuren då de i princip inte står för så några svaveldioxidutsläpp och svavelskatt

Transportbranschen (SNI 60-64) stod 1995 för 23 procent av de totala svaveldioxidutsläppen men betalade ingen svavelskatt. Detta beror på att sjöfart (SNI 61) släppte ut 17 857 ton svaveldioxid 1995 vilket motsvarade ca 22 procent av de totala svaveldioxidutsläppen men var undantagna från svavelskatt. Sjöfartens stora svaveldioxidutsläpp beror bl.a. på användning av tjock eldningsolja (eldningsolja klass 2-5) med höga svavelhalter.

Tillverkningsindustrin (SNI 15-39) stod för 46 procent av svaveldioxidutsläppen men bara 26 procent av svavelskatten. Detta berodde främst på att bränslen som används för bränsleproduktion (t.ex. i raffinaderier SNI 23) och i industriprocesser (t.ex. sodapannor och metallurgiska processer) var undantagna från svavelskatt.

El, gas och värmeverk (SNI 40-41) var den bransch som procentuellt sett betalade störst andel av svavelskatten, ca 62 procent, och släppte samtidigt ut ca 18 procent av de totala svaveldioxidutsläppen 1995. Detta är en effekt av de nedsättningsregler som finns inom svavelskatten där ca en tredjedel av svavelutsläppen är obeskattade, se *kapitel 5*. Detta innebär att el, gas och värmeverk (SNI 40-41) proportionellt sett får en hög andel av den totala svavelskatten. Den privata konsumtionen stod för en större andel av de totala utsläppen än skattebetalningen. Den svavelskatt som betalas av den privata konsumtionen belastar svavelrik eldningsolja ämnad för uppvärmning. För övriga branscher var svavelutsläppen generellt sett proportionella till den svavelskatt som betalades.

2.4.2 Miljöskatt på inrikes flygtrafik

Miljöskatten på inrikes flygtrafik infördes den 1 mars 1989.³¹ Motivet till skatten var att minska flygtrafikens utsläpp av kolväten (CH) och kväveoxider (NOx).³² Skatten utgick för flygplan med en vikt överstigande 5700 kg och skattesatsen beräknades i första hand med ledning av Luftfartsverkets uppgifter om bränsleförbrukning för olika flygplanstyper, utsläpp av kolväten och kväveoxider samt genomsnittlig flygsträcka. Miljöskatt på inrikes flygtrafik togs ut för varje flygning med 1 kr/kg förbrukat flygbränsle och 12 kr/kg utsläppta kolväten och kväveoxider. Skatteskyldig var ägaren av flygplanet eller den som använde flygplanet i ägarens ställe. Denna skatt togs bort den 31 december 1996 eftersom skatten inte ansågs överensstämma med EU:s regler om beskattning av mineraloljeprodukter.³³ År 1993 uppgick skatteintäkterna från miljöskatten på inrikes flygtrafik till 196 miljoner kr och minskade till 186 miljoner kr 1995. Miljöskatt på inrikesflyg belastade uteslutande lufttransport (SNI 62).³⁴

³¹ SFS 1988:1567, Lag om miljöskatt på inrikes flygtrafik

³² Ds:1994:33, Så fungerar miljöskatter

³³ SOU 1997:11, Skatter, miljö och sysselsättning

³⁴ Petersson, Y., Telefonintervju 1999 08 25, Nationalräkenskaperna

2.4.3 Skatt på handelsgödsel

Läckage av kväve och fosfor från jordbruket kan orsaka övergödning av inlands- och kustvatten. Den största källan till läckage av kväve och fosfor är användandet av gödsel. Med syfte att minska användningen av handelsgödsel inom jordbruket infördes en avgift den 1 juli 1984. Intäkterna från avgiften var öronmärkta för olika åtgärdsprogram som syftade till att minska jordbrukens negativa miljöpåverkan. Avgiften på handelsgödsel har ändrats i många omgångar och från och med 1995 går den under benämningen "skatt" eftersom endast en mindre del av intäkterna går tillbaka till jordbruket i form av miljöförbättrande stöd. Skattesatsen baseras på kadmium- och kväveinnehållet i handelsgödsel. Skatten på kväve är idag 1,8 kr/kg kväve och 30 kr/gram kadmium och tas ut för all import eller inhemsk produktion av handelsgödsel. Skatten på handelsgödsel uppgick till 185 miljoner 1993 och ökade markant till 299 miljoner för 1995. Detta beroende på att skattesatsen höjdes kraftigt i och med 1995 års förändring av skatten. Skatten belastar uteslutande jordbruksbranschen (SNI 01).

2.4.4 Skatt på bekämpningsmedel

Skatt på bekämpningsmedel infördes den 1 juli 1984 i syfte att minska de miljö- och hälsoeffekter som bekämpningsmedelsanvändning kan leda till. Liksom skatt på handelsgödsel var den i början utformad som en avgift men övergick till en skatt 1995. Skattesatsen baseras på andelen aktiv substans i bekämpningsmedlet och uppgår idag till 20 kr/kg aktiv substans. År 1993 uppgick skatten på bekämpningsmedel till 13 miljoner kr och ökade markant till 32 miljoner 1995 beroende på en kraftig höjning i samband med omläggningen från avgift till skatt. Skatten belastar uteslutande jordbruksbranschen (SNI 01).

2.5 Skatt på transport

2.5.1 Försäljningsskatt på motorfordon

Försäljningsskatten på motorfordon infördes 1951 genom en förordning (1951:660) om skatt vid tillverkning och import av personbilar mm. Det ursprungliga syftet var att skapa balans i samhällsekonomin och hämma bilismens snabba utveckling.³⁵ Skatten har ändrats i många omgångar och har under vissa perioder beräknats som värdeskatt dvs. skatten baserades på procentuell andel av försäljningspriset och under andra perioder baserats på fordonets tjänstevikt och ålder. År 1986 började försäljningsskatten på motorfordon att användas mer som ett direkt styrmedel i miljöpolitiken. Skatten differentierades och de personbilar som frivilligt försågs med utrustning för avgasrening fick en skattelättnad jämfört med andra fordon.

År 1991 utvecklades denna skattedifferentiering och tre olika miljöklasser med skilda skattesatser infördes. Skattedifferentieringen mellan de olika miljöklasserna skulle inte ändra det totala skatetrycket vilket innebar att skattenivån ändrades så att skattesänkningar för miljöklass 1 och skattehöjningar för miljöklass 3 gick jämt upp.³⁶ Sveriges inträde i EU 1995 begränsade möjligheterna för Sverige att behålla nedsättningen av försäljningsskatten för fordon med bättre miljöegenskaper. Enligt EU:s direktiv får inte ekonomiska styrmedel av typ försäljningsskatt användas och därför avskaffades differentieringen av försäljningsskatt nästan helt. Idag tas försäljningsskatt bara ut på lätta bussar och lastbilar i miljöklass tre. Intäkterna från försäljningsskatten uppgick till ca 1,3 miljarder kr 1993 men har minskat under den senare delen av 1990-talet och 1998 inbringade den 233 miljoner kr till statskassan.

2.5.2 Kilometerskatt

År 1974 infördes kilometerskattesystemet för dieseldrivna fordon på grund av att den dittills gällande brännolja-skatten inte effektivt kunde avgränsas till vägtrafiksektorn. Kilometerskatten togs ut med ett visst belopp per tiotal kilometer, differentierad efter fordonsslag och skattevikt. Eftersom skatten direkt belastade fordonets bränsleförbrukning (rörliga kostnad) var den ett bra styrmedel ur miljöhänseende. Jämför med t.ex. fordonsskatten som är en skatt på innehav av fordon och som inte påverkas av användningen och därmed heller inte av miljöpåverkan. Från och med den 1 oktober 1993 avskaffades kilometerskattesystemet och ersattes med dieselolja-skatten bl.a. för att anpassa den svenska trafikbeskattningen inför ett svenskt medlemskap i EU³⁷, se figur 2. År 1993 inbringade kilometerskatten ca 2,7 miljarder kr och 1994 endast 10 miljoner p.g.a. eftersläpande inbetalningar.

³⁵ SOU 1997:126, Bilen, miljön och säkerheten

³⁶ Ibid

³⁷ Ibid

2.5.3 Fordonsskatt

Skatt på innehav av fordon infördes redan på 1920-talet för att fordonsägare skulle få svara för den kostnad för vägunderhåll som fordonen orsakar. Under många år var intäkterna från fordonsskatten öronmärkta för underhåll och byggande av vägar men idag kan fordonsskatten ses som en betalning för rätten att trafikera allmän väg. Skatten är utformad som en fast skatt och tas ut med ett visst belopp för en viss tidsperiod oavsett i vilken utsträckning fordonet används. Storleken på beloppen är beroende av bl.a. fordonsslag, drivmedelsslag och antal hjulaxlar.³⁸ År 1993 differentierades fordonsskatten på personbilar efter drivmedel vilket resulterade i att dieselpersonbilar belastades med en högre fordonsskatt än bensindrivna personbilar. Denna åtgärd genomfördes som kompensation för att kilometerskatten för dieselfordon togs bort och att diesel är ett billigare drivmedel än bensin. Dieselpersonbilar av årsmodell 1994 eller senare har högre fordonsskatt än dieselpersonbilar av tidigare årsmodell. Denna skillnad i skattesatser infördes för att inte allt för mycket missgynna dem som redan var ägare av dieselpersonbilar. År 1995 slopades rabatten på försäljningsskatten för fordon i miljöklass 1 och istället befriades de från den årliga fordonsskatten under de fem första åren. Denna ändring av skatten bidrog till att fordonsskatten fick en mer tydlig miljöstyrande effekt.³⁹ Intäkterna från fordonsskatten har ökat från ca 4,1 miljarder 1993 till ca 6,1 miljarder 1998 i löpande priser.

³⁸ Skattestatistisk årsbok [1998] Riksskatteverket

³⁹ Naturvårdsverket,[1997] Miljöskatter i Sverige

2.5.4 Fördelning av fordonsrelaterade skatter

Fordonsskatten och kilometerskatten finns fördelade på olika branscher i nationalräkenskaperna. Försäljningsskatten däremot kopplas till fordonsköp som räknas som en investering och vi har därför inte branschfördelat den här utan bara den totala skatteintäkten redovisas, se *bilaga 4*.

Tabell 6. Fordonsskatten och kilometerskatten fördelad på olika sektorer 1993-1995 i miljoner kr (löpande priser).

Branscher	Fordonsskatt		Kilometerskatt		Försäljningsskatt		Tot. transportskatter	
	1993	1995	1993	1995	1993	1995	Tot. 93	Tot. 95
01-02,05 Jordbruk, skogsbruk, fiske	336	333	291	0	-	-	627	333
10-14 Gruvor o mineralutvinning	5	5	15	0	-	-	20	5
15-39 Tillverkningsindustri	134	131	300	0	-	-	434	131
40-41 El-, gas-, värme- o vatten	16	16	44	0	-	-	60	16
45 Byggindustri	263	260	552	0	-	-	815	260
50-52,55 Parti- o detaljhandel, restauranger	313	309	559	0	-	-	872	309
60-64 Transport- o kommunikation	296	293	652	0	-	-	948	293
65-67 Finansiella företag	10	10	9	0	-	-	19	10
70-99 Fastigh., offentlig adm., uthyrning etc.	156	155	315	0	-	-	471	155
Privat konsumtion	2 453	2 426	0	0	-	-	2 453	2 426
Offentlig konsumtion	113	111	0	0	-	-	113	111
							0	0
Total	4 095	4 049	2 737	0	1 287	1 749	8 119	5 798

I kolumn "Tot. Transportskatter" är ej försäljningsskatten fördelad på branscher men den är inkluderad i kolumnsumman i raden "total". (-) = uppgift saknas

Den totala beskattningen av transport (dvs. fordonsskatt, försäljningsskatt och kilometerskatt) har minskat från 8,1 miljarder 1993 till 5,8 miljarder kr 1995. Det beror främst på avskaffandet av kilometerskatten 1994. Transportbranschen (SNI 60-64) var den bransch som mellan 1993 och 1995 gynnades mest då kilometerskatten avskaffades. Det beror främst på den stora lastbilsparken inom godstransporterna (SNI 6024).

Den privata konsumtionen stod för ca 60 procent av fordonsskatten vilket motsvarar 2,4 miljarder kr både 1993 och 1995. Jordbruket (SNI 01) betalade en fordonsskatt på 336 miljoner kr 1993 och 333 miljoner kr 1995. Jordbruket var den bransch inom näringslivet (SNI 01-99) som betalade mest fordonsskatt, vilket hänger samman med dess stora traktorpark. Parti- och detaljhandel och restauranger (SNI 50-52,55) stod också för en betydande del av fordonsskatten vilket beror på en branschens omfattande lastbilspark.

3 Potentiellt miljöskadliga skattesubventioner

Många av de skillnader mellan andel utsläpp och andel skattebetalning som redovisats i *kapitel 2* beror på skattelättnader för olika branscher inom ekonomin. Dessa kan ses som en form av skattesubventionering. Skattesubventioner kan fungera som ett alternativt styrmedel till direkta transfereringar. Några av de subventioner som identifierats av Naturvårdsverket⁴⁰ är skattesubventioner. I detta kapitel studeras ett urval av dessa avvikelser i skattesystemet närmare.

Efter en kort introduktion till skattesubventioner diskuteras och exemplifieras skattenormens betydelse vid beräkning av skattesubventioner. Därefter redovisas en metod för hur skattesubventioner inom energi- och koldioxidbeskattningen kan fördelas på olika branscher för 1995. Eftersom skattesubventioners storlek beror på valet av norm, presenteras exempel på hur resultaten skiljer sig om man använder olika normer.

3.1 Bakgrund

Skattesubventioner (skatterabatter, skatteavvikelser, skatteförmåner) har länge diskuterats i den finansrättsliga och ekonomiska litteraturen och kan kortfattat identifieras som ett undantag i skattelagstiftningen i förhållande till en allmänt accepterad eller normal skattesats. En skattesubvention kan jämföras med direkta subventioner och kan således i många fall vara en metod att uppnå mål, som lika väl kan uppnås med direkta subventioner och bidrag. Ett exempel är svenska dagstidningarnas skattebefrielse och presstödet som i praktiken har samma effekt och är direkt utbytbara.⁴¹ Staten skulle i det här fallet lika gärna kunnat ta ut skatt för dagspressen och sedan ge tillbaka pengarna i form av ett höjt presstöd. Under senare år har många länder försökt systematisera och redovisa de skattesubventioner som finns i skattesystemet. Detta har även gjorts i Sverige och från och med 1995 års budgetproposition redovisas skattesubventioner i en bilaga till budgetpropositionen. Mellan 1996 och 2000 har de totala skatteavvikelserna inom punktskatterna ökat från ca 24,1 miljarder kr till beräknade 31,9 miljarder kr.⁴²

⁴⁰ Naturvårdsverket, [1997], Ett urval av subventioner som kan antas motverka en ekologiskt hållbar utveckling

⁴¹ SOU 1995:36, Förmåner och sanktioner en samlad redovisning

⁴² Proposition 1998/99:100, bilaga 4 (Beräknad med en norm som varierar beroende på ändamål med bränslet)

3.2 Bestämmande av norm

För att räkna ut en skattesubventions storlek måste skatteavvikelsen jämföras med ett normativt skattesystem (skattenorm). Skillnaden mellan skattenormen och den betalda skatten är skatteavvikelsen. Är den negativ så är det en skattesanktion och är den positiv är det en skattesubvention. Vad gäller mervärdesskatten (moms) har till exempel normen satts till 25 procent (= den högsta skattesatsen), vilket innebär en skattesubvention i de fall en lägre skattesats tillämpas. Detta innebär en total skattesubvention inom mervärdesskatten på 21 miljarder för 1995. Om skattenormen istället hade satts till 21 procent så skulle det innebära en skattesanktion på 3 miljarder kronor för 1995.⁴³ Skattesubventionens storlek beror således på en subjektiv bedömning om vad som är en normal skattesats.

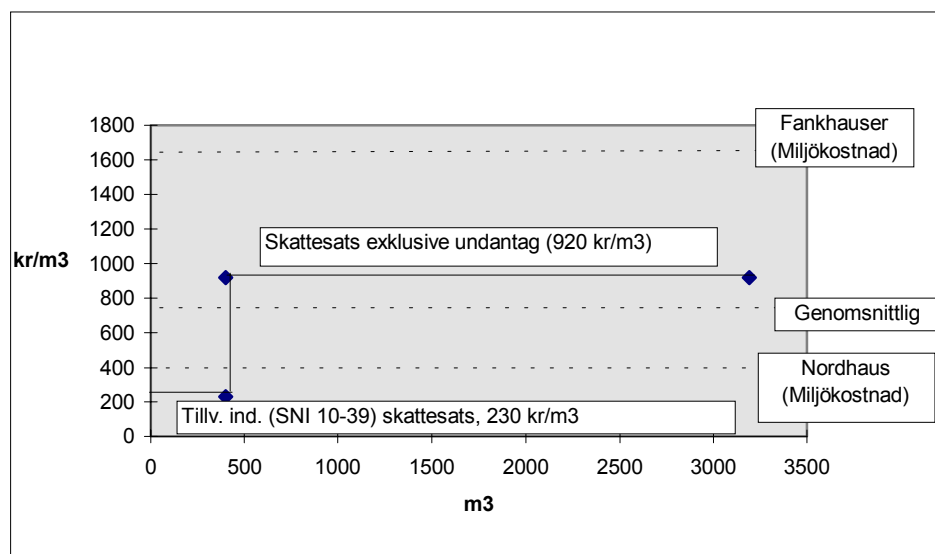
För punktskatter är det svårt att bestämma en enhetlig norm. Vid finansdepartementets beräkningar av skattesubventioner inom *koldioxidbeskattningen* har skattenormen varierat mellan olika år. Skälet till det är att tillverknings- och utvinningsindustrins (SNI 10-39) nedsättning av koldioxidskatten ska inte, enligt Finansdepartementet, självklart räknas som en skattesubvention. Detta motiveras med att Sverige är en liten öppen ekonomi som är beroende av export och en skatt som kraftigt försämrar industrins konkurrenskraft jämfört med industrin i andra länder kan vara kontraproduktiv. Effekten kan bli att Sveriges tillverkningsindustri flyttar tillverkningen till ett land med lägre skattetryck. Eftersom växthuseffekten är ett globalt miljöproblem så är miljöeffekten oberoende av var utsläppen sker. Normen kan utifrån detta synsätt tillåtas vara lägre för de konkurrensutsatta sektorerna. En differentierad koldioxidskatt har därför ansetts utgöra en del av normen och tillverkningsindustrin (SNI 10-39) har i enlighet med detta inte ansetts åtnjuta någon skatteförmån.⁴⁴

Om normen istället skulle bestämmas utifrån den samhällsekonomiska kostnaden för koldioxidutsläpp, beräknade av Fankhauser, så skulle alla sektorer inom svensk ekonomi åtnjuta en skattesubvention. *Figur 7* åskådliggör problematiken i valet av skattenorm för koldioxidskatten.

⁴³ SOU 1995:36, Förmåner och sanktioner en samlad redovisning

⁴⁴ Johannesson, Å. Finansdepartementet, Telefonintervju 17/11-99.

Figur 7. Modell över olika skattenormer för inom koldioxidskatten för eldningsolja 1, 1993



Eldningsolja 1 (EO1) får fungera som ett exempel. Vid beräkningar av skattesubventioner har hittills skattesatsen för branscher utanför tillverkningsindustrin använts som skattenorm, 1993 var den 920 kr/m³ som baseras på kolinnehållet i bränslet. Alla branscher som belastades med en lägre skatt erhölet en skattesubvention. Tillverknings- och utvinningsindustrin (SNI 10-39) hade en skattesubvention i och med att de bara betalade ¼ av 920 kr (230 kr/m³). Figur 7 visar hur stor del av den totala förbrukningen av EO 1 som är högt beskattad respektive lågt beskattad. Det är inte självklart att just denna norm ska väljas vid beräkning av skatteavvikelsen.

Eftersom koldioxidskatten är en miljöskatt borde skatten spegla de externa kostnader utsläppen ger upphov till så att principen "förorenaren betalar" uppfylls. Beräkningar av externa kostnader för CO₂ utsläpp har gjorts av bl.a. Nordhaus W.D. och Fankhauser S.⁴⁵ Om Fankhausers beräkning av kostnaderna skulle fungera som norm åtnjuter samtliga branscher och den privata konsumtionen en stor skattesubvention. Om Nordhaus beräkning skulle gälla så innebär det en omfattande skattesanktion för alla utom tillverknings- och mineralutvinningsindustrin (SNI 10-39). Det finns även en svensk beräkning gjord av Azar, C. och Sterner, T. vars resultat skiljer sig avsevärt från de övriga beräkningarna.⁴⁶ Differensen jämfört med 1993 års skattesats på 920 kr/m³ är ungefär en faktor tio, se tabell 7. Skatten på eldningsolja 1 skulle då ha varit 10635 kr / m³ för att täcka de externa kostnader som kan uppstå p.g.a. koldioxidutsläpp. Skillnaden mellan beräkningarna beror främst på val av diskonteringsfaktor, värdering av den välfärdsförlust som uppkommer i fattiga regioner samt att Azars och Sterners

⁴⁵ SOU 1996:117, Expertrapporter från skatteväxlingskommittén

⁴⁶ Azar, C. och Sterner, T., [1996], Discounting and distributional considerations in the context of global warming, Ecological Economics.

beräkningar baseras på en mer utvecklad modell av kolcykeln.⁴⁷Här kan även tilläggas att både Nordhaus och Fankhausers beräkningar fått utstå häftig kritik, främst vad gäller valet av diskonteringsfaktor samt de skilda antaganden som legat till grund för modellerna.⁴⁸ Se *tabell 7* för jämförelse mellan olika beräkningar av de externa kostnaderna.

Tabell 7. Olika beräkningar av de externa miljökostnader som uppstår på grund av koldioxidutsläpp.

	öre/kg CO2	kr/m3 eldningsolja 1
Azar C., Sterner, T.	370	10635
Fankhauser	57	1638
Skattesats i Sverige (1993)	32	920
Nordhaus	14	403

Azar och Sterner beräknade den externa miljökostnaden till en kostnad mellan 226öre– 513 öre/kg koldioxid. Det i *tabell 7* redovisade värdet är ett beräknat medelvärde.

Skälet varför de olika miljökostnadsberäkningarna skiljer sig så mycket mellan varandra beror på den höga grad av osäkerhet som finns inom området och med den kunskap som finns idag är det svårt att skatta den samhällsekonomiska marginalkostnaden för koldioxidutsläpp.

En annan norm som diskuterats för koldioxidskatten är den genomsnittliga skatten per enhet bränsle, dvs. totalskatteintäkt/totalförbrukning. Den genomsnittliga skattesatsen (genomsnittlig i *figur 7*) är alltså den enhetliga skattesats som samtliga åläggs att betala för att inbringa en oförändrad skatteintäkt, dvs. summan av skattesubventionen och sanktionen är noll. Om denna norm skulle ha valts i stället för "skattesats utan undantag" så innebär det att skattesubventionen minskar för industrin samtidigt som övriga branscher belastas av en skattesanktion. Slutsatsen är således att beräkningar av skattesubventionen inom koldioxidbeskattningen är osäkra och det är viktigt att undersöka vilken norm som har använts som beräkningsgrund. För att exemplifiera problemet med val av norm har tre olika beräkningar gjorts med olika normer, se *tabell 8*.

Tabell 8. Beräkning av skattesubvention på koldioxidskatten för eldningsolja 1 med olika normer

Branscher	Genomsnittlig	Skattesats utan undantag	Miljökostnad
	TotCO2-s/Tot förbr.	Högsta skattesats, 920 kr /m3	Enl. Fankhauser
01-02,05 Jordbruk, skogsbruk och fiske	32	49	118
10-14 Gruvor o mineralutvinning	12	15	29
15-39 Tillverkningsindustri	239	308	581
40-41 El, gas, värme o vatten	63	88	189
45 Byggindustri	-2	19	100
50-52,55 Parti o detaljhandel, rest., hotell	0	3	15
60-64 Transport o kommunikation	-3	-1	5
65-67 Finansiella ftg	-1	1	6
70-99 Fastigh., offentlig adm., uthyrning	-6	22	134
Privat konsumtion	-323	1	1 268
Offentlig konsumtion	-9	37	214
Total	0	542	2 659

⁴⁷ Ibid

⁴⁸ SOU 1996:117, Expertrapporter från skatteväxlingskommittén

”Genomsnittlig” står för genomsnittlig koldioxidskatt för eldningsolja 1, ”Skattesats utan undantag” står för den högsta skattesatsen som belastar sektorer utanför utvinnings- och tillverkningsindustrin (SNI 10-39) samt sjöfarten. ”Miljökostnad” står för den av Fankhauser beräknade kostnad för samhället som ett kg koldioxidutsläpp innebär. Resultaten från de olika beräkningarna skiljer sig avsevärt. Om koldioxidskatten var ämnad att täcka de beräknade externa kostnader som koldioxidutsläppen ger upphov till åtnjuter alla branscher i ekonomin en skattesubvention. Den uppgick till över 2 miljarder kr bara för eldningsolja 1. Om den genomsnittliga skattenormen används innebär det en enhetlig skatt för alla branscher och förändrar inte det totala skattetrycket men det är däremot möjligt att se hur skatten belastar olika branscher. I *tabell 8* motsvarar de negativa talen skattesanktioner och de positiva talen skattesubventioner i förhållande till den genomsnittliga skattesatsen. Beräkningarna av skattesubventioner inom koldioxidbeskattningen i denna rapport baseras på en genomsnittlig skattenorm där en genomsnittlig skatt för varje bränsle räknats ut d.v.s. total skatt/total förbrukning per bränsle, genomsnittlig i *tabell 8*. För utförligare beskrivning av beräkningsmetoden se *bilaga 4*.

För *energiskatten* är det lättare att bestämma norm jämfört med koldioxidskatten. Skälet till detta är att det ursprungliga motivet till energiskatten var att generera intäkter till statskassan och inte att ge allokeringseffekter. Då bör en effektiv skatt vara proportionell mot energiinnehållet i olika bränslen.⁴⁹ Den nedsättning vissa delar av näringslivet har kan därför betraktas som en skattesubvention. De normer som Finansdepartementet använder i sina beräkningar av skattesubventioner baseras på en fördelning av skattebasen på tre olika användningsområden: transporter, uppvärmning och insatsvaror i produktionen. Normen bestäms alltså utifrån vad bränslet eller elen används till, vilket kan motiveras med att de externa effekterna är olika för olika ändamål.

Det finns även en alternativ norm för energiskatten vilken liksom koldioxidskatten är viktad med energivärdet i olika bränslen. En enhetlig, genomsnittlig, skatt per MWh för alla bränslen oberoende av användningsområde räknas då ut och summan av skattesanktionerna och skattesubventionerna blir också här lika med noll.⁵⁰ Denna genomsnittliga norm har använts i denna rapport. Den har beräknats till 12 öre/kWh för bränslen och normen för el har beräknats till 4,35 öre/kWh. Se *bilaga 4* för utförligare metodbeskrivning.

Som framgått av diskussionen ovan varierar de beräknade beloppen av skatteavvikelsen mycket beroende på vilken norm som används. Därför kommer främst fördelningen av skatteavvikelsen mellan olika branscher att studeras i *kapitel 3.3* och *3.4* eftersom den framgår oavsett norm.

⁴⁹ Prop. 1998/99:100, Bilaga 4, Redovisning av skatteavvikelser.

⁵⁰ SOU 1995:36, Förmåner och sanktioner -En samlad redovisning

3.3 Skattesubventioner inom energi- beskattningen fördelade på olika branscher

Energiskatten regleras fr.o.m. 1995 i lag (1994:1776) *lag om skatt på energi*.

De undantag från energiskatten för bränslen (ej bensin och diesel) och el som förekom i 1995 års skattelagstiftning var:

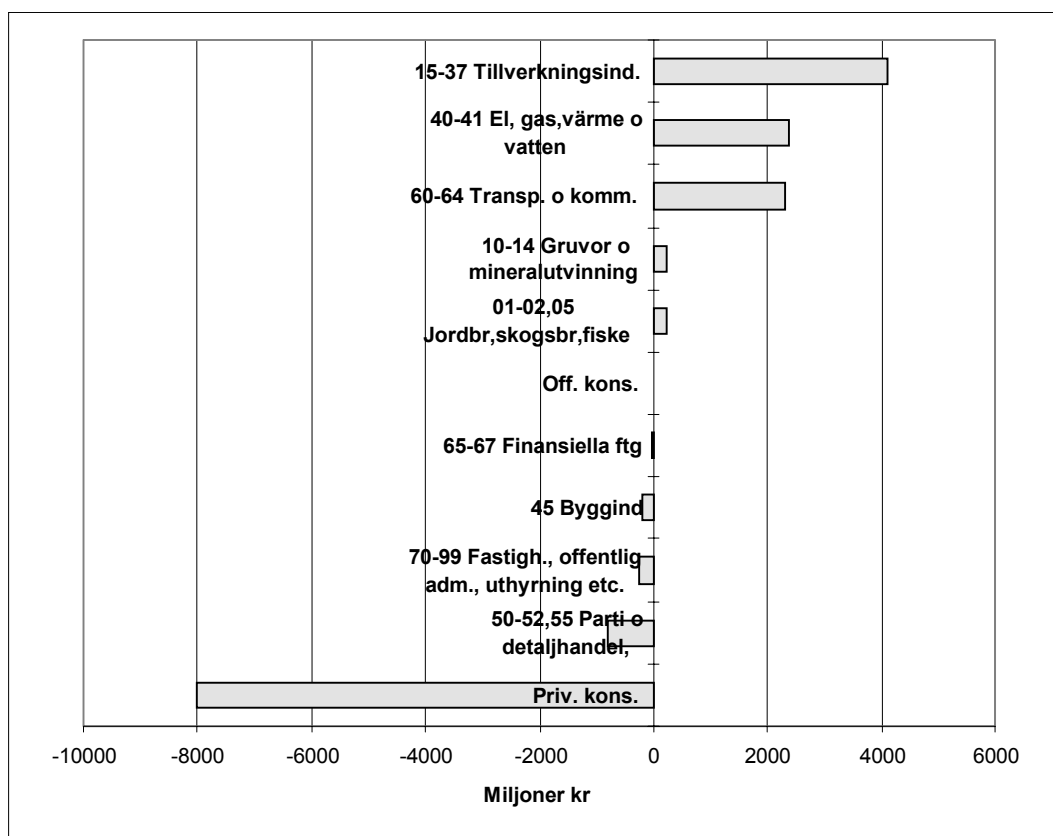
- Bränslen och el som förbrukats av eller försållts för förbrukning i luftfartyg eller i fartyg som inte används för privat bruk.
- Om bränslet använts till annat ändamål än energialstring eller motordrift, t.ex. metallurgiska processer.
- Bränslen som förbrukats vid framställning av mineraloljeproducter, kolbränsle och petroleumkoks eller vid produktion av skattepliktig el.
- Befrielse från energiskatt på bränslen och el för tillverkningsindustrin (SNI 10-39) och för yrkesmässig växthusodling.
- Bränslen som sållts till kommunikationsföretag för bandrift.

Skattesubventionen inom energiskatten delas i denna rapport upp på bränsle respektive el. Branschfördelningen av dessa skatteavvikelser redovisas i *kapitel 3.3.1 och 3.3.2*. Det är viktigt att ha i åtanke att dessa siffror baseras på **en** metod att beräkna dessa skattesubventioner och det finns andra möjliga metoder. Resultatet är beroende av vilka normer som har använts. Denna redovisning kan dock fungera som en indikation på hur dessa olika skattesubventioner generellt sett slår i ekonomin.

3.3.1 Skattesubventioner för energiskatt på bränslen.

Figur 8 illustrerar de undantag som återfanns i skattelagstiftningen 1995 fördelade på olika branscher. Bränslen som användes i tillverkningsprocessen inom tillverknings- och utvinningsindustrin (SNI 10-39) var 1995 undantagna från energiskatten och stod för ca 4,1 miljarder kr. El, gas och värmeverk (SNI 40-41) fick en också omfattande skattesubvention inom energibeskattningen på bränsle 1995. Det beror på att bränslen som användes för produktion av skattepliktig el var undantagna från energiskatt. Även sjötransporter (SNI 61) var helt undantagna från energiskatt på bränslen. År 1995 förbrukade sjöfarten (SNI 61) ca 1,8 miljoner m³ eldningsolja 2-5 vilket innebar en skattesubvention på ca 2,9 miljarder kr. Det är förklaringen till varför transport och kommunikation (SNI 60-64) fick en förhållandevis stor del av skattesubventionen inom energiskatt på bränsle, se figur 8. Övriga transportbranscher (SNI 60, 62-64) belastades av skattesanktion på 617 miljoner eftersom de förbrukade mycket fordonsbränsle som är förhållandevis högt beskattad. Det är också av den anledningen privatkonsumtion hade en skattesanktion på ca 8 miljarder kr 1995, beräknad med en genomsnittlig norm.

Figur 8. Skattesubventioner inom energiskatten på bränslen fördelade på olika branscher 1995 (miljoner kr)



En genomsnittlig norm har använts vid beräkning av skattesubventionen.

3.3.2 Skatteavvikelser för energiskatt på el

Tillverknings- och utvinningsindustrins (SNI 10-39) undantag från energiskatt 1995 utgjorde hela skattesubventionen inom energiskatten på el. Fördelningen på de olika branscherna inom tillverkningsindustrin illustreras i *tabell 9*.

Tabell 9. Skattesubvention inom energiskatt på el för tillverknings- och utvinningsindustrin (SNI 10-39) på olika branscher 1995

SNI	Bransch	Miljoner kr	Procent
10-14	Gruvor och mineralind.	111	5%
15-16	Livsm.o dryck,Tobaks	119	5%
17-19	TextilvaruTillv.Tillv. av reseffekter, handväskor, o.d.	18	1%
20	Tillv. av trä och varor av trä, kork, rotting o.d. utom möbler	96	4%
21-22	Massa-, pappers- och pappersvaruTillv. Förlagsverksamhet; grafisk produktion	865	38%
23-24	Tillv. av stenkolsprod., raffinerade petroleumprod. och kärnbränsle. Tillv. av kemikalier och kemiska prod.	233	10%
25	Tillv. av gummi- och plastvaror	46	2%
26	Tillv. av icke-metalliska mineraliska prod.	61	3%
27	Stål- och metallframställning	350	15%
28	Tillv. av metallvaror utom maskiner och	86	4%
29	Tillv. av maskiner som ej ingår i annan produktion	92	4%
30-33	Tillv. av kontorsmask, datorer, elektr maskiner, teleprod.,precisionsinstrument, medicinska instr.	51	2%
34-35	Tillv. av motorfordon, släpfordon och Tillv. av andra transportmedel	97	4%
36-39	Tillv. av möbler; annan Tillv.	34	2%
10-39	Total	2257	100%

Avvikelsen är beräknad på en enhetlig skatt (genomsnittlig norm) per kWh.

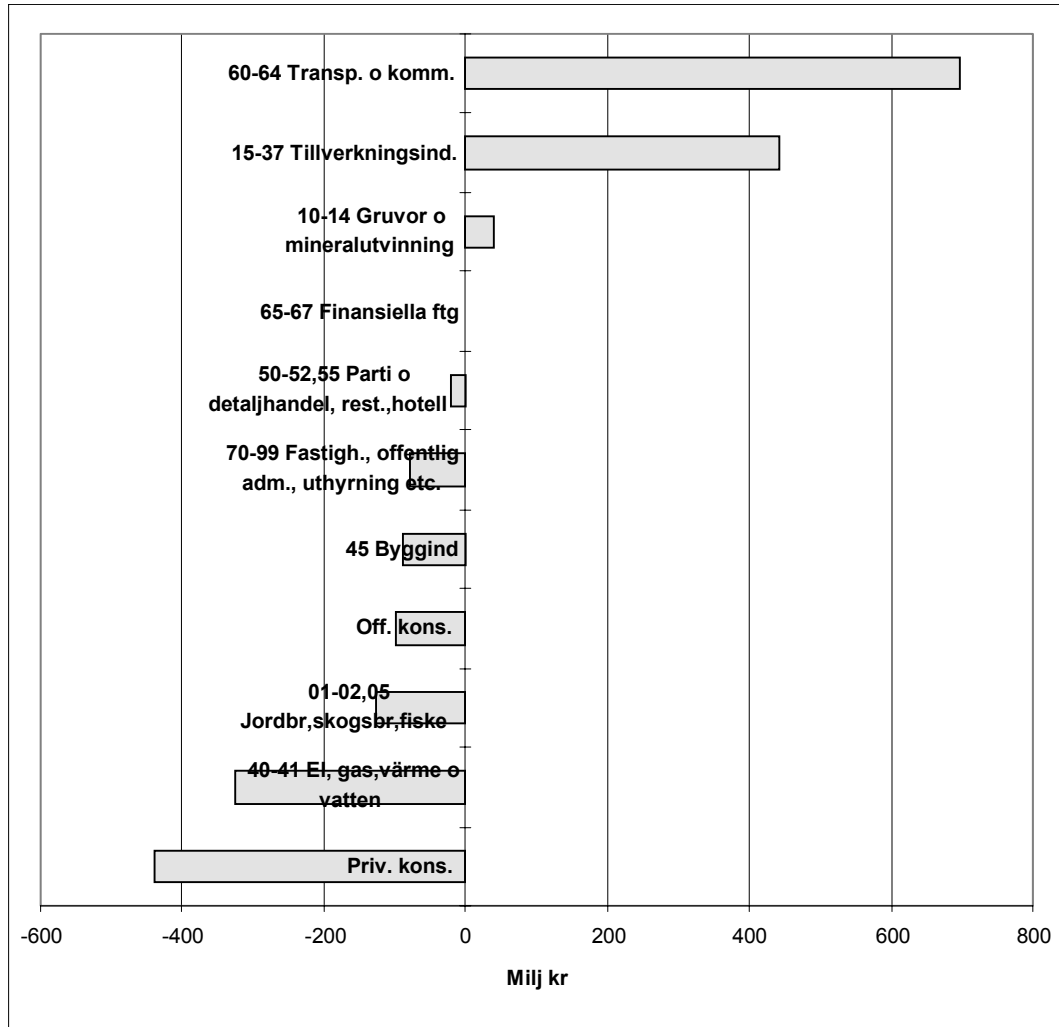
Tabell 9 visar att energiintensiva branscher som massa-, pappers- och pappersvarutillverkning (SNI 21-22) åtnjöt 38 procent av skattesubventionen eller 865 miljoner kr 1995. Stål och metallframställning (SNI 27) fick en skattesubvention motsvarande 350 miljoner kr. Totalt uppgick subventionen inom energiskatt på el till ca 2,3 miljarder kr 1995.

3.4 Skattesubventioner inom koldioxidbeskattningen fördelade på olika branscher

Liksom energiskatten regleras koldioxidskatten i *Lagen om skatt på energi* (SFS 1994:1776) och de undantag som finns inom energiskatten finns även inom koldioxidskatten. Beräkning av skattesubventionen baseras på en genomsnittlig skattenorm per bränsle. År 1995 var den största avvikelser inom koldioxidbeskattningen undantaget för sjötransporter (SNI 61). Sjötransporter står för en hög förbrukning av eldningsolja 2-5. År 1995 förbrukades ca 1,8 miljoner m³ obeskattad eldningsolja vilket medförde en skattesubvention till sjötransporter på ca 730 miljoner kr. Tillverknings- och utvinningsindustrins (SNI 10-39) nedsättning till en fjärdedel av den normala skattesatsen gav en skattesubvention på sammanlagt 483 miljoner kronor 1995.⁵¹

⁵¹ Inom koldioxidbeskattningen finns det ytterligare skatteavvikelser utöver de generella nedsättningsreglerna för industrin. Industriföretag inom den energiintensiva sektorn kunde ansöka om nedsatt skatt om de hade en kvarstående koldioxidskatt på mer än 1,2 procent av produkternas försäljningsvärde. De flesta företag som får nedsättning finns inom cement-, kalk och glasindustrin.

Figur 9. Fördelning av skattesubventioner och sanktioner inom koldioxidbeskattningen 1995 (miljoner kr)



Naturgas, stenkols⁵², brunkol, eldningsolja 1, eldningsolja 2-5, bensin, diesel, propan, fotogen, jetbensen ingår i beräkningarna.

Inom tillverkningsindustrin (SNI 15-39) var det tillverkning av stenkolsprodukter, raffinaderier och tillverkning av kemiska produkter (SNI 23-24) som hade högst skattesubvention inom koldioxidbeskattningen, ca 159 miljoner kr.

⁵² Kol som används i metallurgiska processer är inte medräknade

El- Gas och värmeverk (SNI 40-41) belastas av en sanktion eftersom de bränslen som används för framställning av värme belastas av full koldioxidskatt. År 1995 uppgick denna sanktion till 325 miljoner kr.

Dessa siffror bör dock tolkas med försiktighet, dels för att det inte är självklart vilken skattenorm som ska användas och dels för att det finns problem med att kombinera förbrukningsstatistik med skattestatistik⁵³. I dagsläget får denna räkneövning främst ses som en fingervisning om hur skatteavvikelserna kan fördelas mellan olika branscher.

3.5 Avdrag för resor till och från arbetet

Avdrag för resor till och från arbetet utgör den största saldopåverkande skatteavvikelsen med en bruttoförmån som förväntas uppgå till omkring 7 miljarder kronor 2000. Kostnader som överstiger 7000 kronor (6000 kronor inkomståren 1996–1997) är avdragsgilla vid inkomsttaxeringen.

Denna skattesubvention kan leda till att kostnaderna för transporter sjunker, särskilt för biltransporter, eftersom kostnader för kollektivtransport sällan överstiger 7000 kr. Detta kan då fungera som ett incitament att välja vägtransporter med åtföljande miljöproblem. Eftersom denna skattesubvention härrör till inkomstskatten tillskrivs privat konsumtion hela skatteavvikelsen. År 1995 uppgick skatteavvikelsen för resor till och från arbetet till 3,74 miljarder kr.⁵⁴

⁵³ Till exempel kvotjusteringar av Nationalräkenskapernas siffror

⁵⁴ Proposition 1995/1996, Bilaga 3

4 Potentiellt miljöskadliga direkta subventioner

Eftersom skattesubventioner och direkta transfereringar leder till samma effekt i ekonomin så är det viktigt att även identifiera de direkta subventioner som kan tänkas påverka miljön negativt. Här diskuteras dessa med utgångspunkt i ett urval av direkta subventioner som enligt Naturvårdsverket kan motverka en hållbar utveckling.⁵⁵

4.1 Utveckling av subventioner

Fram till 1930-talet sågs offentliga utgifter framförallt som medel att tillgodose kollektiva behov som försvar, rättsväsende, förvaltning, jordbruk etc. Från 1930 till 1950 började offentliga utgifter och subventioner i allt högre utsträckning användas som styrmedel i den ekonomiska politiken.⁵⁶ Fördelnings- och stabiliseringspolitiska motiv låg bakom denna utveckling. Under 1960 och 1970-talet ökade de offentliga utgifterna ytterligare delvis på grund av den ökande internationella konkurrensen. Exportindustrin, t.ex. varv- och stålindustri, mötte en hårdare marknad och lönsamheten minskade. För att undvika nedläggningar som skulle innebära stora sociala och regionala problem gav staten dessa industrier ekonomiskt stöd på olika sätt. Under den här perioden systematiserades även regionalpolitiken för att generera en så hög sysselsättning som möjligt och utjämna skillnader i konkurrenskraft mellan näringsliv i olika regioner. Hit hör bl.a. transportstödet som infördes 1971.

⁵⁵ Naturvårdsverket, [1997], Ett urval av subventioner som kan antas motverka en ekologiskt hållbar utveckling

⁵⁶ Södersten, B., [1987], Marknad och politik : Strukturer och problem i svensk ekonomi.

4.2 Direkta subventioner fördelade på olika branscher.

De potentiellt miljöskadliga subventioner som kommer att behandlas här är; transportstöd, jordbruksstöd, subventioner till fisket, räntebidrag för bostadsbyggande, stöd till rennäringen och stöd till skogsbilvägar, se *tabell 10*.

Tabell 10. Potentiellt miljöskadliga direkta subventioner 93-98 (Miljoner kr, löpande priser)

Subventioner (Milj kr)	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Stöd till skogsbilvägar	4	3	1	0	0	0
Jordbruksstöd						
<i>Areal och djurbidrag</i>	0	0	3 743	4 622	4 320	4 373
Transportstöd	293	341	383	388	323	328
Räntebidrag till bostadsbyggande	35 458	32 601	32 075	27 832	20 804	10 798
Stöd till rennäringen	30	28	28	35	27	32
Stöd till fisket	1	2	20	25	16	15
Summa	35 786	32 975	36 250	32 902	25 490	15 546

Källa: SCB, Nationalräkenskaperna utom transportstöd som är hämtade från NUTEK.

Bidrag till bostadsbyggande är den klart största av de potentiellt miljöskadliga direkta subventionerna. År 1993 uppgick det totalt till ca 35 miljarder kr som endast gick till fastighetsverksamhet (SNI 70). Av detta gick ca 6,7 miljarder kr till byggande av småhus och fritidshus och ca 28,8 miljarder kr till flerfamiljshus. Utgifterna för räntebidraget har minskat kraftigt fram till 1998 och uppgick då bara till knappt en tredjedel av 1993 års stöd. Räntebidragets potentiella miljöskadlighet hänger framförallt ihop med tanken att bidraget lett till större och mer material- och energikrävande bostäder än vad som annars varit fallet. Det finns idag inga miljökrav som måste uppfyllas för att byggprojekt ska vara berättigade till stöd.

Stöd till skogsbilvägar är en subvention som kan leda till ingrepp i skogslandskapet som inte är ekonomiskt försvarbara. Stödet till skogsbilvägar försvann 1992 men det betalas fortfarande ut, dels för att vissa vägar inte är färdiga dels för att täcka tidigare kreditgarantier.⁵⁷ Stödet går uteslutande till skogsindustrin (SNI 02).

Stöd till rennäringen består främst av *prisstöd*⁵⁸ och allmänt främjande av rennäringen. Prisstödet uppgick 1993 till 30 miljoner kronor och gick till rennäringen som klassificeras under jordbruk (SNI 01). En intensiv rennäring kan ge upphov till olika negativa miljöeffekter som ökade mark- och vegetationsskador. Vidare kan användning av terrängfordon i samband med verksamheten leda till störning av friluftsliv och turism genom buller och avgaser.

⁵⁷ Kullberg, P, Skogsstyrelsen, Telefonintervju 1/9-99

⁵⁸ Prisstöd som syftar till att kompensera rennäringen för sänkta priser på renkött.

Främst den södra delen av fjällkedjan är känslig för påverkan från rennäringen.

Statligt stöd till fiskerinäringen har funnits sedan 1960-talet. Stödet har ökat i omfattning mellan 1993 och 1995. Den negativa miljöpåverkan detta kan leda till är utfiskning. De direkta bidrag staten och EU årligen betalar ut klassas som struktur- och regionalpolitiska stöd. Stödet är branschspecifikt och går uteslutande till fiskerinäringen (SNI 05).

Stöd till jordbruket som arealersättningen⁵⁹ och djurbidraget⁶⁰ är två stöd som kan leda till en ökad belastning på miljön. Arealersättning kan enligt Naturvårdsverket leda till ökat läckage av kväve och ökad användning av bekämpningsmedel. Denna effekt uppstår eftersom bidrag lämnas till odling av spannmål, oljeväxter, baljväxter och oljelin,⁶¹ dvs. grödor som läcker mycket kväve och som vanligtvis kräver stora mängder bekämpningsmedel. Djurbidraget kan leda till ökad ammoniakavgång och kväveläckage. Hela stödet tillfaller jordbruket (SNI 01). Båda stöden finansieras helt av EU.

Både 1993 och 1995 gick 99 procent av transportstödet till utvinnings- och tillverkningsindustrin (SNI 10-39). I figur 10 redovisas de branscher inom tillverkningsindustrin som åtnjöt störst andel av stödet. De totala utgifterna för transportstödet var 293 miljoner kr 1993 och 383 miljoner kr 1995. Stödet minskade sedan till 328 miljoner kr 1998, i löpande priser.⁶²Fördelningen av transportstödet mellan branscher har inte ändrats nämnvärt mellan åren 1993 och 1995. Trävaruindustri, sågverk och träimpregneringsverk (SNI 20) fick största delen av stödet, närmare 1/3 av det totala transportstödet. Detta beror främst på näringsstrukturen i stödområdena, se bilaga 3.

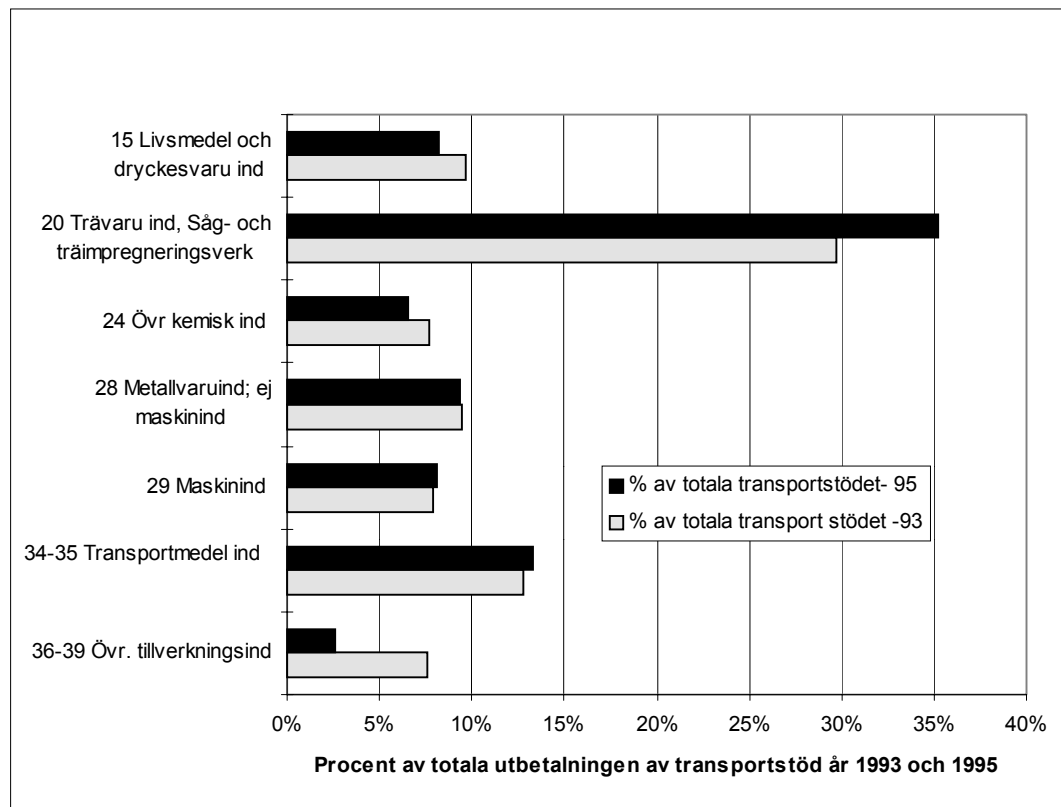
⁵⁹ Prisstöd som syftar till att kompensera jordbrukarna för sänkta priser av grödor

⁶⁰ Prisstöd som syftar till att kompensera köttproducenter för sänkta köttpriser

⁶¹ EU stöd till jordbruket [1999], Jordbruksverkets EU information.

⁶² Ederlöv, H.[1999], Enheten för transportbidrag, NUTEK

Figur 10. Procentuell fördelning av transportstödet mellan olika branscher 93-95



Källa: NUTEK

Transportmedelindustrin (SNI 34-35) innefattar tillverkning av motorfordon, husvagnar, bildelar och biltillbehör och denna bransch fick 13 procent av det totala stödet både 1993 och 1995. Livsmedel och dryckesvaruindustrin fick 10 procent av det totala transportstödet 1993 men det minskade till 8 procent 1995 .

I *tabell 11* sammanfattas de potentiellt miljöskadliga direkta subventioner som behandlas i rapporten.

Tabell 11. Sammanställning av direkta subventioner som kan motverka en hållbar utveckling.

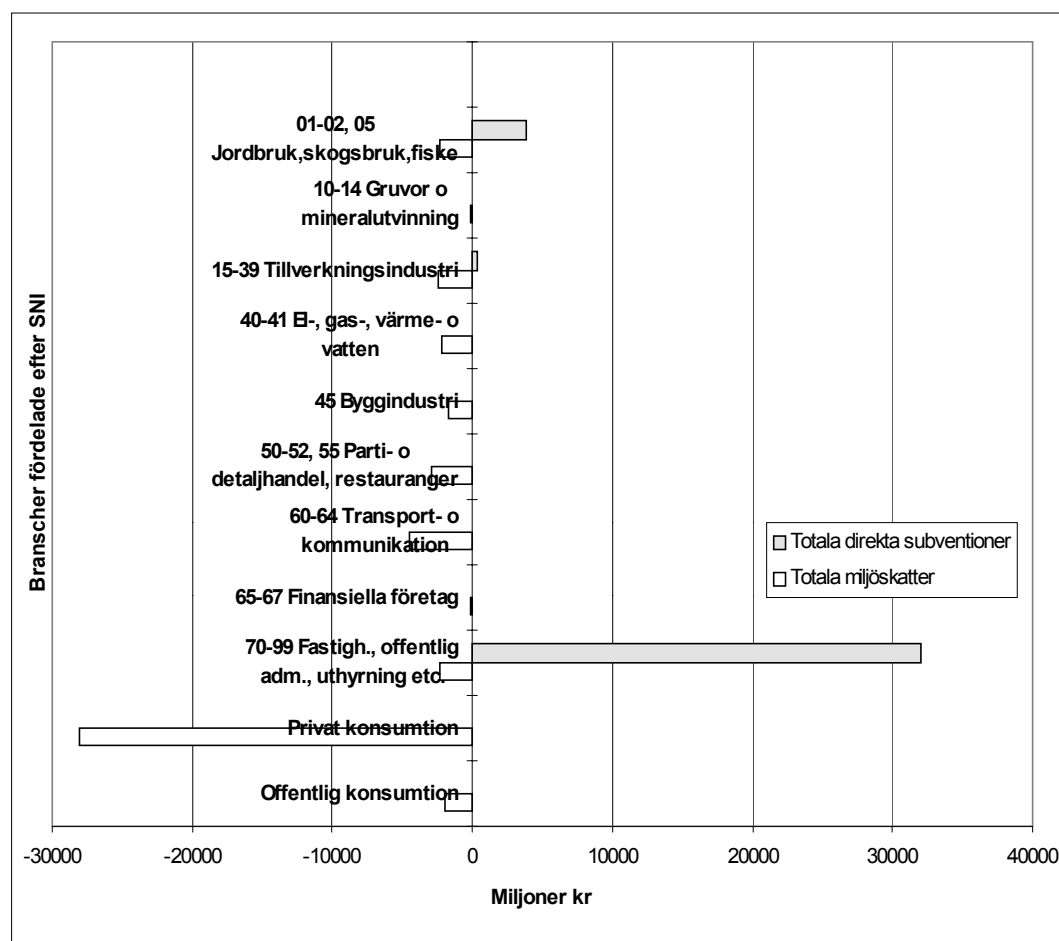
Subventioner	Motiv	Möjlig miljöpåverkan	Vilken bransch åtnjuter stöd
Stöd till skogsbilvägar	Förbättra infrastrukturen	Fragmentering av skogslandskapet som egentligen inte är ekonomiskt motiverade.	Skogsbruk (SNI 02)
Jordbruksstöd			
<i>Varav:</i> <i>Arealbidrag</i>	Kompensation för sänkta priser på spannmål.	Kväveläckage (övergödning) och ökad användning av bekämpningsmedel	Jordbruk (SNI 01)
<i>Djurbidrag</i>	Kompensation för sänkta köttpriser.	Ökad ammoniakavgång och kväveläckage.	Jordbruk (SNI 01)
Transportstöd	Främjande av lämplig lokalisering av näringslivet.	Stimulerar ökade vägtransporter med åtföljden ökade utsläpp och buller.	Tillverkningsindustrin (SNI 10-39)
Räntebidrag till bostadsbyggande	Stimulera ny- och ombyggnad av bostäder	Lett till byggande av fler större material-och energikrävande bostäder än utan bidrag	Fastighetsverksamhet (SNI 70)
Stöd till rennäringen	Främja rennäring och samisk kultur	Ökade mark och vegetationsskador, jorderosion, störning av friluftsliv och turism pga för stor renstam och användning av terräng fordon.	Rensköttsel (SNI 01251)
Stöd till fiskenäringen			
<i>Varav</i> <i>Strukturstöd</i>	Stärka utvecklingen av fiskerinäringen	Utfiskning	Fiskerinäringen (SNI 05)

Källa: NV PM om miljöskadliga subventioner och NR Fördelning av subventioner mellan branscherna.

5 Hur slår totala miljöskatter och miljöskadliga subventioner i ekonomin ?

I kap 2-4 har de olika skatterna och subventionerna redovisats var och en för sig. Vi ska nu summera dessa branschvis för att få en mer översiktlig bild av hur de totala subventionerna och miljöskatterna fördelas i ekonomin. *Figur 11* visar hur de totala miljöskatterna och direkta subventionerna som behandlats i rapporten slår på olika branscher.

Figur 11. Totala miljöskatter och totala direkta subventioner per bransch 1995, miljoner kronor.



Totala miljöskatter är här exkl. försäljningsskatt.

Fastighetsbranschen och offentlig administration (SNI 70-99) erhöll den största direkta subventionen, vilket framgår av *figur 11*. Detta beror uteslutande på det omfattande räntebidraget till bostadsbyggande som 1995 uppgick till 32 miljarder kr. I praktiken tillfaller det mesta av detta den privata konsumtionen även om det inom nationalräkenskaperna redovisas på fastighetsbranschen. Basnäringarna, dvs. jordbruk, skogsbruk och fiskerinäringen (SNI 01-02, 05) åtnjöt subventioner, framförallt av fördelningspolitiska skäl. Den största delen av dessa utgörs av de direkta EU-stöden till jordbruket. År 1995 uppgick de till 3,7 miljarder kr. Det är värt att notera att de miljöskafliga direkta subventionerna till basnäringarna överstiger de totala miljöskatterna.

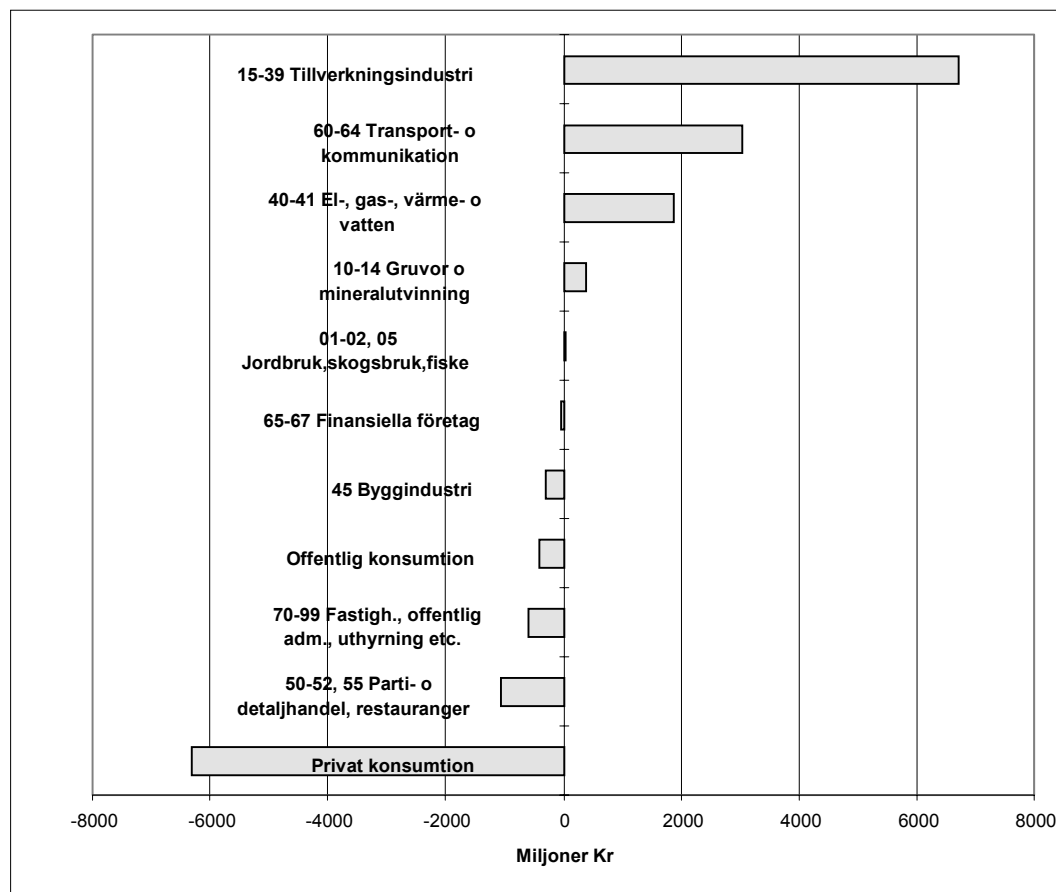
Den privata konsumtionen och transportbranschen (SNI 60-64) (främst landtransporter (SNI 60)) och parti och detaljhandel (SNI 50-52,55) betalade en stor andel av de miljörelaterade skatterna. Det beror på att vägtransporter beskattas tämligen hårt av miljöskatterna, t.ex. skatt på fordon och fordonbränsle (energiskatt och koldioxidskatt), vilket speglar den betydande miljöpåverkan vägtransporter har, både lokalt och globalt.

Jordbruk, skogsbruk och fiske (SNI 01-05) och tillverkningsindustrin (SNI 15-39) betalade ungefär lika mycket skatt. Se *bilaga 2* för en komplett branschfördelning av miljöskatterna 1993 och 1995.

Mellan 1993 och 1998 har de totala utgifterna för de direkta subventioner som identifierats successivt minskat, samtidigt som de uteblivna inkomsterna på grund av skattesubventioner har ökat. Det är därför viktigt att se dessa i ett sammanhang eftersom bägge kan tänkas motverka en hållbar utveckling i och med att de ger samma effekt i ekonomin. I denna rapport redovisas skattesubventioner åtskilda från de direkta subventionerna. Skälet till detta är framför allt att beräkningen av skattesubventioner med nödvändighet måste baseras på en mer eller mindre godtycklig norm.

I figur 12 framgår att tillverkningsindustrin (SNI 15-39), transport och kommunikation (SNI 60-64) och el-, gas och värmeverk (SNI 40-41) var de branscher som 1995 åtnjöt de mest omfattande skattesubventionerna inom energi- och koldioxidskatten. Vid jämförelser med dessa branschers andel utsläpp eller förbrukning är det stor procentuell skillnad, se kapitel 2.

Figur 12. Totala Skattesubventioner och sanktioner inom energibeskattning och avdrag för resor till arbetet, fördelade på olika branscher 1995



Total skattesubvention och sanktion baseras på en genomsnittlig skattenorm för energiskatten och koldioxidskatten. Avdrag för resor till och från arbetet baseras på finansdepartementets beräkningar av skattesubventioner Proposition 1994/95, bilaga: 150.

När fördelningen av skattesubventioner beaktas så har tillverkningsindustrin (SNI 15-39) en miljöskadlig subvention som markant överstiger de miljörelaterade skatter som betalas av denna bransch. Subventionen beräknas till 6,7 miljarder kr och skatterna till 2,4 miljarder. Samma gäller för sjöfart (SNI 61) samt el, gas och vatten (SNI 40-41) som är undantagna från energiskatt och koldioxidskatt för bränslen som används för produktion av skattepliktig el. Detta betyder att en del av de faktiska utsläppen eller den faktiska förbrukningen är obeskattade och att de sektorer som förbrukar mest energi och bränsle och står för de största utsläppen, inte betalar mest i skatt. Principen att "förorenaren betalar"⁶³ uppfylls därmed inte fullt ut i svensk fiskal miljöpolitik.

⁶³ Polluter Pay Principle

I *tabell 11* skattar vi, utifrån branschvisutsläpp och olika generella undantagsregler, hur stor del av utsläppen som är obeskattade, delvis beskattade och helt beskattade. Skattningen baseras alltså på de generella undantag som fanns 1995 för sjöfarten (SNI 61), industrin (SNI 10-39), bränslen som används till elproduktion samt undantag från svavelskatt för bränsle som används i sodapannor. Övriga undantag som t.ex. 1,2 procentsregeln, metallurgiska processer och växthusuppvärmning är inte medräknade eftersom de är svåra att skatta. I framtiden är dock vår ambition att även inkludera dessa undantag i våra beräkningar, se *bilaga 4* för en mer utförlig metodbeskrivning.

Tabell 11. Uppskattning av hur stor del av svaveldioxidutsläppen respektive koldioxidutsläppen som är obeskattade, delvis beskattade och helt beskattade 1995.

	Obeskattade	Delvis beskattade	Helt beskattade
Koldioxidutsläpp	16 %	29 %	55 %
Svaveldioxidutsläpp	33 %	-	67 %

Delvis beskattade är industrin (SNI 10-39) med en nedsättning av koldioxidskatten med 75 procent 1995.

Klimatdelegationen har på basis av material från IPCC (Intergovernmental Panel of Climate Change) beräknat vilka utsläppsnivåer som skulle leda till att halten koldioxid i atmosfären år 2050 endast skulle öka med 25 procent jämfört med dagens nivå. Utryckt som årligt utsläpp per capita rör det sig om 0,4 ton/person och år. Det är en minskning med 80 procent jämfört med dagens svenska utsläpp⁶⁴ Kyotokonferensen 1997 innebar att Sveriges koldioxidutsläpp inte får öka mer än 4 procent från 1990 till 2008-2012. Med dessa mål i fokus så är det ett problem att miljöskatterna inte i högre utsträckning belastar de aktörer som står för de största utsläppen.

På grund av målkonflikter i samhället är det dock inte helt trivialt att ta bort dessa skattelättnader och direkta subventioner. Direkta potentiellt miljöskadliga subventioner som räntebidrag till bostadsbyggande och EU-bidrag t.ex. djurbidrag och arealbidrag till jordbruket innebär en konflikt mellan miljömål och andra, framförallt fördelningspolitiska mål. Det finns emellertid försök med skatte- och subventionssystem som syftar till att både miljömål och andra mål uppnås. Frivilliga överenskommelser (voluntary agreements) blir allt vanligare i de europeiska länderna. Principen bygger på överenskommelse mellan industri och myndigheter om att uppnå vissa miljömål. Nederländerna har ett system med avtal där industrin får skattelättnader under förutsättning att vissa miljömål uppfylls. Fördelarna är att industrin själv kan bestämma vilka åtgärder som måste till för att uppnå dessa mål och det är därmed teoretiskt möjligt att uppnå målen på ett kostnadseffektivt sätt. I termer av produktionskostnader skulle detta innebära att industrin tar på sig miljöskyddsinvesteringar eller utgifter för att slippa miljöskatter eller reducerade subventioner.

⁶⁴ Hunhammar, S., [1999], Exploring sustainable development with back casting

För Sveriges industri skulle incitamentet att ingå dessa överenskommelser t.ex. kunna vara att få behålla skattesubventionen eller den direkta subventionen. Detta innebär att det politiska målet med subventionen fortfarande uppfylls samtidigt som det finns vissa miljökrav som mottagaren måste uppfylla för att få ta del av subventionen eller skatteavvikelsen

6 Fortsatt utveckling

Miljöskatter fördelade på olika branscher kan användas på många olika områden och ambitionen är att sätta upp ett system för att årligen producera dessa data. En intressant tillämpning är att på branschnivå koppla ihop miljöskatter med den miljöpåverkande skattebasen och på det viset bilda sig en uppfattning om hur skatten slår på de ekonomiska aktörer som står för den faktiska miljöpåverkan. I framtiden är det rimligt att försöka ta fram tidsserier där utvecklingen av skattebelastning och utsläpp/förbrukning för olika branscher kan studeras. Därmed kan man få mer information om effektiviteten i dessa ekonomiska styrmedel.

Tidsserier skulle också möjliggöra en tydligare koppling mellan branschfördelade miljöskatter och miljöskyddskostnader. Sambandet mellan miljöskatt, renings- eller miljöskyddskostnad och utsläpp skulle därmed kunna studeras. Tanken är att detta skulle ge en möjlighet att analysera de miljöpolitiska styrmedlens effekter. Detta låter sig tyvärr inte göras idag med det underlag som finns tillgängligt. Det är dock en tanke, och möjlig ambition att föra med i diskussionerna, om hur miljöräkenskaperna kan utvecklas framöver. Denna typ av data skulle framgent kunna underlätta analyser av t.ex. skatteväxling som lär finnas med på agendan länge än.

Vad gäller subventioner så kan beräkningsmetoden för skattesubventioner utvecklas. Urvalet av subventioner kan även kompletteras med fler subventioner och eventuellt jämföras med statliga anslag för miljöskydd. Även andra typer av ekonomiska styrmedel som miljöavgifter, räntefria lån och statliga garantier vore intressanta att belysa.

En aspekt på miljöskatter och subventioner som inte behandlats i denna rapport är deras effekter på priser och prisnivå och frågan om incidens, dvs. hur dessa skatter och subventioner övervältras i olika led i ekonomin. Det har inte varit möjligt att ta fram konsistenta Input/Outputmodeller för de studerade åren. Därmed har det inte heller varit möjligt att ställa upp olika prismodeller för att analysera dessa effekter. Förhoppningsvis kommer detta att vara möjligt till nästa rapport om miljöskatter.

7 Referenser

7.1 Utredningar/Böcker

Azar, C., och Sterner, T., [1996], *Ecological Economics* 19, s. 169-184, Discounting and distributional considerations in the context of global warming

Ds:1994:33, Så fungerar miljöskatter, Miljö- och naturresurs departementet

Ds 1988: 28, Subventioner i kritisk belysning, Finansdepartementet

Eurostat, [1999] rapport nr. ACCT-exp/99/5.1 Environmental taxes in the EU, Draft statistics in Focus- preliminary data.

Eurostat [1998] Steuer, A., Environmental taxes in the EU, Draft version, Doc. Eco-taxes/98/1

Hunhammar, S., [1999], Exploring sustainable development with back casting

Naturvårdsverket [1997], Miljöskatter i Sverige- Ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken, Sekretariatet för miljöekonomi

Naturvårdsverket, [1997], Ett urval av subventioner som kan antas motverka en ekologiskt hållbar utveckling, Sekretariatet för miljöekonomi

OECD, [1998], Statistics on ECO-taxes: Progress report, DAFFE/CFA/CT(98)19

OECD, [1997], Statistical framework on environmental taxes in OECD countries, Daffe/cfa/wp2 (97) 5

Proposition 1998/99:100, bilaga 4

Proposition 1997/98:150, bilaga 14

Proposition 1995/96, Bilaga 3

Riksskatteverket, [1998], Skattestatistisk årsbok

SOU 1997:11, Skatter, miljö och sysselsättning. Slutbetänkande från Skatteväxlingskommittén.

SOU 1996:117, Expertrapporter från Skatteväxlingskommittén, Delbetänkande av skatteväxlings kommittén

SOU 1997:126, Bilen, miljön och säkerheten, Delbetänkande av trafikskatteutredningen

SOU 1989:83, Ekonomiska styrmedel i Miljöpolitiken, Bilagedelen, Allmänna förlaget, Stockholm

SOU 1995:36, Förmåner och sanktioner - En samlad redovisning, Betänkande av utredningen om statliga subventioner

Skatteförvaltningen, 1994:5, Ny lag om skatt på energi, Del 2: Materiella regler

Södersten, B., [1987], Marknad och politik: Strukturer och problem i svensk ekonomi.

7.2 Intervjuer

Berglund, H., ES/NR Programmet för nationalräkenskaper, SCB, Intervju, 1999-12-08

Berglund, H., ES/NR Programmet för nationalräkenskaper, SCB, Telefonintervju 1999-11-23

Johannesson, Å., Finansdepartementet, Telefonintervju, 1999-11-17

Kullberg, P., Skogsstyrelsen, Telefonintervju, 1999-09-01

Petersson, Y., SCB, Programmet för nationalräkenskaper, Telefonintervju 1999-08-25

7.3 Lagar

SFS 1994:1776, Lag om skatt på energi

SFS 1988:1567, Lag om miljöskatt på inrikes flygtrafik

7.4 Övrigt

Ederlöv, H.[1999], Enheten för transportbidrag, NUTEK

Bilaga 1: Branschindelning enligt SNI

Indelningen baseras på NACE rev.1

Avdelning	Kod	Bransch
A & B	01-02, 05	Jordbruk, jakt och skogsbruk. Fiske
C <i>av vilken</i>	10-14	Gruvbrytning och mineralutvinning 11 Utvinning av råpetroleum och naturgas samt service i anslutning härtill
D	15-37	Tillverkning 15-16 Livsmedels- och dryckesvarufremställning. Tobakstillverkning 17-19 Textilvarutillverkning. Tillverkning av kläder; pälsberedning. Garvning och annan läderberedning; tillverkning av reseffekter, handväskor, skodon o.d. 20 Tillverkning av trä och varor av trä, kork, rotting o.d. utom möbler 21-22 Massa-, pappers- och pappersvarutillverkning. Förlagsverksamhet; grafisk produktion och reproduktion av inspelningar 23-24 Tillverkning av stenkolsprodukter, raffinerade petroleumprodukter och kärnbränsle. Tillverkning av kemikalier och kemiska produkter 25 Tillverkning av gummi- och plastvaror 26 Tillverkning av icke-metalliska mineraliska produkter 27 Stål- och metallframställning 28 Tillverkning av metallvaror utom maskiner och apparater 29 Tillverkning av maskiner som ej ingår i annan produktion 30-33 Tillverkning av kontorsmaskiner och datorer. Tillverkning av andra elektriska maskiner och artiklar. Tillverkning av teleprodukter. Tillverkning av precisionsinstrument, medicinska och optiska instrument samt ur 34-35 Tillverkning av motorfordon, släpfordon och påhängsvagnar. Tillverkning av andra transportmedel 36 Tillverkning av möbler; annan tillverkning 37 Återvinning
E	40-41	El-, gas- och vattenförsörjning 40 El-, gas-, ång- och hetvattenförsörjning 41 Vattenförsörjning
F	45	Byggverksamhet
G & H	50-52, 55	Partihandel och detaljhandel; reparation av motorfordon, hushållsartiklar och personliga artiklar. Hotell- och restaurangverksamhet
I <i>av vilka</i>	60-64	Transport, magasinering och kommunikation 60-63 Landtransport; transport i rörsystem. Sjötransport. Lufttransport. Stöd-tjänster till transport; resebyråverksamhet 60 Landtransport; transport i rörsystem 61 Sjötransport 62 Lufttransport 63 Stöd-tjänster till transport; resebyråverksamhet 64 Post- och telekommunikationer
J	65-67	Finansiell verksamhet
K - Q	70-99	Fastighets- och uthyrningsverksamhet, företagstjänster. Offentlig förvaltning och försvar; obligatorisk socialförsäkring. Utbildning. Hälsa och sjukvård, sociala tjänster; veterinärverksamhet. Andra samhälls- och personliga tjänster. Förvärvsarbete i hushåll: Verksamhet vid internationella organisationer, utländska ambassader

Bilaga 2 Branschfördelning av miljöskatter (miljoner kr), 1993

Skatte baser	Skatt på energi				Skatt på utsläpp				Skatt på transport			Totala miljöskatter
	Energi skatt på bränsle	Energiskatt på el	skatt på produktion av el	Koldioxid skatt	Svavel skatt	Miljöskatt på inrikes flyg	skatt på bekämpningsmedel	skatt på handels gödsel	Fordon skatt	Kilometer skatt	Försäljnings skatt	
Miljöskatter												
SNI Koder												
01-02, 05	431	129	32	507	6	0	13	185	336	291	-	1930
10-14	22	0	38	50	5	0	0	0	5	15	-	135
15-37	543	0	755	664	47	0	0	0	134	300	-	2443
av vilka: 15-16	55	0	44	91	14	0	0	0	22	55	-	281
17-19	14	0	8	9	1	0	0	0	2	7	-	41
20	29	0	35	44	3	0	0	0	14	31	-	156
21-22	71	0	313	169	18	0	0	0	11	17	-	599
23-24	21	0	85	39	5	0	0	0	2	7	-	159
25	16	0	16	13	2	0	0	0	5	9	-	61
26	16	0	20	62	0	0	0	0	5	14	-	117
27	13	0	113	87	0	0	0	0	2	6	-	221
28	62	0	28	33	1	0	0	0	32	72	-	228
29	83	0	29	40	0	0	0	0	21	42	-	214
30-33	54	0	19	13	0	0	0	0	2	11	-	100
34-35	82	0	33	49	4	0	0	0	10	16	-	194
36+37	27	0	12	14	0	0	0	0	6	13	-	72
37												
40-41	235	589	146	1074	116	0	0	0	16	44	-	2219
45	650	70	16	445	1	0	0	0	263	552	-	1997
50-52, 55	1279	491	114	464	0	0	0	0	313	559	-	3221
60-64	1377	141	33	1232	0	196	0	0	296	652	-	3927
av vilka: 60	1193	50	12	1120	0	0	0	0	257	547	-	3178
61	4	2	0	2	0	0	0	0	0	2	-	10
62	5	7	1	1	0	196	0	0	2	2	-	215
63	49	40	10	53	0	0	0	0	8	26	-	186
64	126	42	10	56	0	0	0	0	29	75	-	338
65-67	38	39	10	13	0	0	0	0	10	9	-	120
70-99	757	547	135	538	2	0	0	0	156	315	-	2450
Total industri	5333	2006	1279	4988	177	196	13	185	1529	2737	-	18443
Privat konsumtion	14662	3100	674	5087	6	0	0	0	2453	0	-	25982
Offentlig konsumtion	525	604	150	469	5	0	0	0	113	0	-	1866
Export	0	0	139	0	0	0	0	0	0	0	-	139
Total	20520	5710	2242	10544	188	196	13	185	4095	2737	1287	47717

Branschfördelning av miljöskatter (miljoner kr), 1995

Skattebaser	Skatt på energi				Skatt på utsläpp				Skatt på transport			Totala miljöskatter
	Energi skatt på bränsle	Energiskatt på el	skatt på produktion av el	Koldioxid skatt	Svavel skatt	Miljöskatt på inrikes flyg	skatt på bekämpningsmedel	skatt på handels gödsel	Fordons skatt	Kilometer skatt	Försäljnings skatt	
Miljöskatter												
SNI Koder												
01-02, 05	717	142	35	740	5	0	32	299	333	0	-	2303
10-14	20	0	45	57	7	0	0	0	5	0	-	134
15-37	616	0	848	813	44	0	0	0	131	0	-	2452
av vilka: 15-16	73	0	46	108	13	0	0	0	21	0	-	261
17-19	13	0	7	14	2	0	0	0	2	0	-	38
20	46	0	38	51	3	0	0	0	14	0	-	152
21-22	70	0	342	221	15	0	0	0	10	0	-	658
23-24	28	0	92	50	3	0	0	0	2	0	-	175
25	17	0	19	12	1	0	0	0	5	0	-	55
26	25	0	23	80	1	0	0	0	5	0	-	135
27	16	0	137	104	0	0	0	0	2	0	-	259
28	66	0	35	36	1	0	0	0	32	0	-	170
29	86	0	36	41	0	0	0	0	21	0	-	184
30-33	46	0	21	17	0	0	0	0	2	0	-	86
34-35	103	0	38	60	5	0	0	0	9	0	-	216
36+37	26	0	14	18	0	0	0	0	6	0	-	64
37												
40-41	345	549	133	1100	103	0	0	0	16	0	-	2245
45	841	57	14	531	0	0	0	0	260	0	-	1703
50-52, 55	1459	520	125	489	0	0	0	0	309	0	-	2902
60-64	2498	156	36	1344	0	186	0	0	293	0	-	4513
av vilka: 60	2218	52	12	1201	0	0	0	0	254	0	-	3737
61	4	2	0	1	0	0	0	0	0	0	-	7
62	5	6	1	1	0	186	0	0	2	0	-	201
63	92	42	10	62	0	0	0	0	8	0	-	215
64	178	54	13	78	0	0	0	0	29	0	-	353
65-67	53	42	10	20	0	0	0	0	10	0	-	136
70-99	937	560	133	530	0	0	0	0	155	0	-	2315
Total industri	7487	2026	1379	5624	158	186	32	299	1512	0	-	18703
Privat konsumtion	15670	3482	742	5719	5	0	0	0	2426	0	-	28043
Offentlig konsumtion	586	658	159	468	2	0	0	0	111	0	-	1983
Export	0	0	162	0	0	0	0	0	0	0	-	162
Total	23742	6166	2442	11811	165	186	32	299	4049	0	1749	50641

Bilaga 3: Bakgrund till direkta subventioner som kan motverka en hållbar utveckling

Räntebidrag till bostadsbyggande

Med syfte att hålla nere boendekostnaderna infördes räntebidrag för bostadsbyggande. Grundprinciperna antogs på 1940-talet och gick i korthet ut på att staten beviljade lån med låg ränta för byggandet av hus eller lägenheter till s.k. allmännyttiga företag.⁶⁵ Räntan trappades sedan successivt upp från år till år. Sedan 1950-talet har statliga lån getts till omkring 90 procent av nybyggnationerna. År 1993 upphörde de statliga bostadslånen och hela långivningen sker nu på den öppna kreditmarknaden. Bidraget har då formen av ett räntebidrag som beräknas utifrån en schablonberäknad räntekostnad. När den garanterade räntan ligger under markandsräntan innebär det en kostnad för staten dvs. en räntesubvention.

Transportstöd

Den 1 januari 1971 infördes transportstödet i Sverige. Syftet med stödet var dels att kompensera företag lokaliserade i vissa glesbygdsregioner för dyra transportkostnader, dels att öka tillväxten i Sverige.⁶⁶ Syftet med transportstödet är detsamma idag och ges till företag i ett antal branscher inom vissa stödområden för de transporter dessa företag har av hel- eller halvfabrikat. Det är alltså viktigt att en del av förädlingen ska ha skett på plats. Stödområdet är indelat i fem zoner och utgår för delar av Gävleborgs län, Dalarnas län, Värmlands län samt hela Västernorrlands-, Jämtlands-, Västerbottens- och Norrbottens län. Stöd utgår även till Gotland men det regleras i en särskild förordning. De transportslag som stöds är lastbilstrafik och järnvägstrafik; båttransporter är inte stödberättigade. År 1993 gick ca 3/4 av stödet till lastbil och kombitransporter⁶⁷ och 1/4 av stödet gick till järnvägstransporter. Stödet administreras av NUTEK. Storleken på stödet beror på hur långa transporterarna är och var företaget är beläget. Ett företag i Lappland (stödzon 5) får 45 procent av en transportkostnaden subventionerad om transportsträckan är längre än 70 mil och endast 5 procent om sträckan är 40 mil eller kortare. Detta kan leda till att vägtransporterna ökar på bekostnad av sjötransporter eftersom den senare inte är stödberättigad och företaget tjänar därför på att transportera en längre sträcka på väg istället för att transportera en del av sträckan till sjöss. Båttransporter är ett bättre alternativ för miljön än lastbil och därför kan transportstödet fungera som ett incitament till ökade vägtransporter och därmed också ökade utsläpp och ökat buller.

⁶⁵ För att bli klassat som ett "Allmännyttigt företag" krävdes det att kommunen skulle ha kontroll över verksamheten.

⁶⁶ RRV 1998:6, Subventioners inverkan på en ekologisk hållbar utveckling

⁶⁷ Transport som görs både med lastbil och järnväg. De redovisas som lastbilstransporter i statistiken.

Ur ett regionalpolitiskt perspektiv är denna subvention önskvärd eftersom det möjliggör för glesbygdsföretag att konkurrera med företag i tätorterna. Således finns här en målkonflikt mellan olika mål för samhället.

Statens utgifter för Transportstödet uppgick till ca 328 miljoner kr 1998 .

Jordbruksstöd

På 1890-talet började staten för första gången stödja jordbruksnäringen med syfte att öka den uppodlade arealen. Efter andra världskriget insåg många länders regeringar vikten av att vara självförsörjande på jordbruksprodukter och de statliga subventionerna ökade i omfattning.⁶⁸ Formen av stödet har ändrats i många omgångar inte minst under 1980- och 1990- talet.

I slutet av 1980-talet ändrades förutsättningarna för stöden i och med en överenskommelse i GATT. Denna överenskommelse gick ut på att stödet till jordbruket inte fick vara produktionsstimulerande, dvs. ersättning för ökade kostnader fick inte ske genom prishöjning på produkterna utan i huvudsak som en direkt utbetalning till jordbrukarna. Detta system övergavs redan 1990 då riksdagen beslöt att jordbrukspolitiken skulle läggas om så att jordbruket skulle bli underkastat samma villkor som övriga näringar. Detta beslut fattades utan ett framtida svenskt EU medlemskap i förutsättningarna och när Sverige 1991 ansökte om medlemskap började debatten rörande anpassningen av den svenska jordbrukspolitiken till EU:s jordbrukspolitik. Innan Sverige blev medlem i EU finansierades hela stödet till jordbruket av den svenska staten. I och med Sveriges inträde i EU 1995 regleras stora delar av de subventioner som betalas ut till jordbruket genom EU:s gemensamma Jordbrukspolitik, CAP (Common Agricultural Policy). Målet med EU:s jordbrukspolitik är att:

- öka produktiviteten i jordbruket
- ge jordbrukarna en skälig levnadsstandard
- stabilisera marknaden
- trygga livsmedelsförsörjningen
- ge konsumenten livsmedel till rimliga priser⁶⁹

Arealersättningen, är prisstöd som syftar till att kompensera jordbrukarna för sänkta priser. Djurbidraget syftar till att kompensera köttproducenter för sänkta köttpriser. Prisstöd och arealersättning kan enligt Naturvårdsverket leda till ökat läckage av kväve och ökad användning av bekämpningsmedel. Denna effekt uppstår eftersom bidrag lämnas till odling av spannmål, oljeväxter, baljväxter och oljelin⁷⁰ dvs. grödor som läcker mycket kväve och kräver vanligtvis mycket bekämpningsmedel.

⁶⁸ Myrdal, J. [1991], Statens jordbrukspolitik under 200 år

⁶⁹ Jordbruksverket, [1999], EU- stöd till jordbruket

⁷⁰Ibid

Djurbidraget kan leda till ökad ammoniakavgång och kväveläckage. Båda stöden finansieras helt av EU.

Det finns även regionala stöd som syftar till att säkra ett fortsatt jordbruk i områden med sämre produktionsförutsättningar t.ex. Norrland. Dessa stöd finansieras helt eller delfinansieras av den svenska staten. Kompensationsbidraget för jordbruk är ett exempel på ett stöd som finansieras dels av svenska staten och dels av EU. Den svenska delen av stödet administreras av jordbruksverket. Eftersom jordbruksstödet är en branschspecifik subvention går det uteslutande till jordbruket (SNI 01).

Stöd till fisket

Initiativet till dessa stöd kommer från EU och det övergripande målet för den svenska fiskeripolitiken är att verka för en ansvarsfull hushållning med fisk-resurserna bl.a. så att den biologiska mångfalden bevaras. Vidare är målet att verka för tillgång på fisk av god kvalitet och utveckling av konkurrenskraftiga företag inom fisket och vattenbruket.⁷¹ Strukturstödet är främst ett rationaliseringsstöd till t.ex. fiskare/fiskeriföretag som bygger nya fartyg eller moderniserar befintliga fartyg.⁷² Den svenska delen av stödet administreras av fiskeriverket. Stödet till fiskerinäringen är även det ett branschspecifikt stöd och hela stödet går därför till fiskebranschen (SNI 05)

Stöd till rennäringen

Stöd till rennäringen infördes i samband med införandet av pristillägg för renkött 1973. Syftet med prisstödet var från början att rationalisera rennäringen, men har på senare år syftat till att stimulera lönsamheten inom i renkötsel. Prisstödet står för ca 30 procent av det totala stödet till rennäringen. Förutom prisstödet betalas ett antal andra stöd till rennäringen från den svenska statskassan t.ex. ersättning till följd av Tjernobylyolyckan och ersättning för viltskador.⁷³

Till renkötsel får räknas jakt och fiske eftersom dessa verksamheter av tradition är så nära förknippade med renkötsel. Sameslöjd är kompletterande verksamhet. Kraven för att vara berättigad till stöd till rennäring är att inkomsten från enbart jordbruk, trädgård eller renkötsel ska vara minst 25 procent av totalinkomsten. För bidrag krävs att företaget ger minst 900 arbetstimmar per år (50 procent av heltid som är 1 800 tim). Stöd kan således inte lämnas för investeringar vid deltidsföretag där arbetskraftsbehovet är mindre än 900 timmar per år.

⁷¹ 1996/97:JoU1 Statsbudgeten för budgetåret 1997

⁷² Ds 1997:81, Fisk och fusk Mål, -medel och makt i fiskeripolitiken

⁷³ SCB [1999], Svensk rennäring

Källor

Ds 1997:81, Fisk och fusk- Mål, medel och makt i fiskeripolitiken, ESO (Expertgruppen för Studier av Offentligekonomi),

Jordbruksutskottet 1996/97:JoU1 Statsbudgeten för budgetåret

Jordbruksverket,[1999], EU stöd till jordbruket, EU information.

Myrdal, J., [1991], Statens jordbrukspolitik under 200 år, Skrifter om skogs- och lantbrukshistoria

Riksrevisionsverket, RRV 1998:6, Subventioners inverkan på en ekologisk hållbar utveckling - Tre fallstudier

SCB [1999], Svensk rennäring, Första upplagan

Bilaga 4: Källor och Metod

Källor

Informationskällor har valts med åtanke att denna redovisning ska kunna göras löpande och detta medför att källorna bör vara så få och så lättillgängliga som möjligt. Största delen av faktaunderlaget utgörs av SCB interna källor dvs. Nationalräkenskaperna och Miljöstatistiken. Externa informationskällor har använts i liten utsträckning.

Interna källor

Programmet för Nationalräkenskaperna (ES/NR) vid SCB redovisar statens alla inkomster och utgifter. Vid beräkning av den totala skatteintäkten summeras skattebetalningen från olika branscher uppdelad enligt Standard för Svensk Näringsgrens indelning (SNI). Denna statistik är grunden för branschuppdelad redovisning av miljöskatter och potentiellt miljöskadliga subventioner.

För att kunna göra löpande redovisning av skatter och subventioner krävs att NR tillhandahåller dessa branschuppdelade data. Merarbetet för NR att löpande förse oss med data är inte omfattande så det kan inte ses som ett problem. Utsläppsstatistik och förbrukningsstatistik finns inom miljöräkenskaperna och tas fram av programmet för miljöstatistik (MR/MI) vid SCB.

Externa källor

För att få klarhet i vilka regler som gäller för miljöskatter för olika år är det bäst att vända sig till Skatteförvaltningen och Särskilda skattekontoret i Ludvika. Varje år ger skatteförvaltningen ut en broschyr (Punktskatter) med kort information om punktskatter och vilka regler som gäller. Denna publikation kan vara bra som översikt över skattelagstiftningen och lämpar sig därför bra att införskaffa inför varje årlig redovisning av miljöskatter och subventioner.

Även Naturvårdsverket ger vartannat år ut en förteckning över avgifter, skatter och bidrag med anknytning till miljövard (Rapport 4702). Denna rapport kan också fungera som en genomgång för vilka regler och förordningar som gäller.

Skattesubventionerna beräknas av Finansdepartementet och publiceras årligen som en bilaga i budgetpropositionerna. Denna kan användas som kontroll för de egna beräkningarna som görs för varje bransch.

Transportstödet administreras av NUTEK som också redovisar stödet uppdelat på olika branscher. De branschfördelade data för transportstödet som förekommer i rapporten är hämtade från NUTEK.

För internationella jämförelser finns rapporter från många EU- och OECD-länder där nationella miljöskatter identifieras och analyseras.

Eurostat och OECD har utfört komparativa studier mellan olika medlemsländer.

Metod

Beräkning av skattesubventioner

De skattesubventioner som har beräknats och branschfördelats är skatteavvikelser inom koldioxidbeskattningen och energiskatten.

För att beräkna skattesubventionerna inom *energiskatten* används den genomsnittliga skatten per energivärde som norm. Den baseras på att förbrukningen av alla bränslen räknas om från kvantitativa enheter som ton, m³ etc. till energivärde (GWh). Därefter beräknas den genomsnittliga energiskatten per GWh dvs. den totala skatteintäkten delat med den totala förbrukningen av GWh.

Algebraiskt kan det se ut på följande sätt:

$$\text{Genomsnittlig energiskatt} = (\text{Tot. Energiskatt} / \text{Tot. Förbrukning av bränslen i GWh})$$

Denna genomsnittliga skatt har valts som skattenorm dvs. vi antar en enhetlig skatt per energiinnehåll oberoende om bränslet används till uppvärmning, transport eller som insatsvara i produktionen. Bränslen som används till annat än energialstring exkluderas, t.ex. användning av metallurgiskt kol inom järn- och stålindustrin.

Vid beräkning av avvikelser inom *koldioxidskatten* görs ingen uppdelning av skattesubventioner för industrin (SNI 10-39) mellan de allmänna nedsättningarna för 1993 och den s.k. 1,2 procentsregeln. De skattesubventioner inom *koldioxidbeskattningen* som redovisas är alltså den totala skattesubventionen för varje bransch. Den norm som valts vid beräkningar av skattesubventioner är den genomsnittliga (viktade) koldioxidskatten per bränsle. För bränsle X gäller således:

$$\text{Genomsnittlig koldioxidskatt (X)} = \text{Tot. Koldioxidskatt(X)} / \text{Tot. Förbrukning(X)}$$

Genom att identifiera skattenormen för varje bränsle och multiplicera den med förbrukningen för varje bransch av specifikt bränsle kan en hypotetisk skattebetalning beräknas dvs. skattebetalning som "borde" betalas för varje bränsle om det inte fanns några avvikelser. Denna kan sedan jämföras med den faktiska inbetalningen och mellanskillnaden är skattesubventionen/sanktionen per bränsle och bransch. Dessa summeras sedan branschvis och en total skattesubvention eller skattesanktion kan räknas ut. Denna beräkningsmetod har svagheter eftersom statistiken på skatter och förbrukning är kvotjusterade och kan ge felaktiga värden. Däremot ger den en indikation på hur skattesubventioner fördelas mellan olika branscher.

Metod vid fördelning av skatter på olika branscher

Många av de punktskatter som behandlats i denna rapport faller under Nationalräkenskapernas definition för "varuanknutna indirekta skatter"⁷⁴.

Det gäller alla energirelaterade skatter som belastar olika typer av bränslen, som koldioxidskatten, svavelskatten, energiskatten och produktionsskatt på el. I nationalräkenskaperna branschfördelas dessa skatter genom de relevanta skattesatserna och förbrukad kvantitet av olika bränslen.

För transportrelaterade skatter fördelas skatterna genom att använda fordonbeståndet för olika branscher som nyckel för att fördela de olika skatterna d.v.s. skattesatser för olika typer av fordon och fordonbeståndet inom olika branscher. Försäljningsskatten räknas dock som en skatt på investeringar i nationalräkenskaps systemet och den branschfördelas inte.

Fördelning av subventioner

De flesta direkta subventioner som studerats i denna rapport är branschspecifika och tillfaller endast en bransch. Transportstödet fördelas mellan olika branscher inom tillverkningsindustrin och dessa utbetalningar finns redovisade på 5 siffernivå hos NUTEK.

Beräkning av andel obeskattad CO₂ och SO₂ utsläpp

De generella undantagsregler som beräkningarna av *koldioxidutsläppen* baseras på är nedsättning för industrin (SNI 10-39), undantag för bränsleförbrukning i sjöfart (SNI 61) och undantag för bränslen som används till elproduktion.

El-, gas och fjärrvärmeförsörjning 1995 (SM E 11 SM 9701), har använts för att få uppgifter om hur mycket bränsle som förbrukas bara för *elproduktion* inom el, gas och värmeverk (SNI 40-41). Emissionsfaktorer för olika bränslen från miljöräkenskaperna har sedan använts för att beräkna hur mycket koldioxidutsläpp denna förbrukning ger upphov till. Dessa beräknade utsläpp tillsammans med sjöfartens (SNI 61) totala koldioxidutsläpp utgör andelen obeskattade koldioxidutsläpp. Delvis beskattade utsläpp, utgörs av Industrins (10-39) totala koldioxidutsläpp. Helt beskattade är övriga branschens utsläpp.

I denna rapport skattas de obeskattade svaveldioxidutsläppen till: sjöfartens totala svaveldioxidutsläpp samt 70 procent av massatillverkningens (SNI 2111) och pappers- och papptillverkning (SNI 2112) svaveldioxidutsläpp, vilket är en skattning av dess obeskattade utsläpp från sodapannor.⁷⁵

⁷⁴ Indirektskatt= Skatter som varierar med produktion, försäljning, inköp, användning eller innehav av varor, tjänster, arbetskraft och realkapital.

Varuanknytenskatt= Skatter som utgår som en fast eller rörlig avgift per kvantitets- eller värdeenheter på tillverkning, försäljning eller förbrukning av en viss produkt ([1979:11]MIS Svenska nationalräkenskapssystemet, källor och beräkningsmetoder.

⁷⁵ Berglund, H., telefonintervju 2000 03 13, ES/NR, SCB

Bilaga 5: Skattesatser, Årsmedelvärden

Generella skattesatser (årsmedelvärden)								
	ind SNI (10-39)		vatten (SNI 40-41)		Övrigt		Generellt	
	E-skatt (el motsv)	CO2-skatt	E-skatt (el motsv)	CO2-skatt	E-skatt (el motsv)	CO2- skatt	Svavelsk.	Int. prod.- skatter
EL	Kr / kWh	Kr / kWh	Kr / kWh	Kr / kWh	Kr / kWh	Kr / kWh	Kr / m3 alt	Milj kr
1991	0,05		0,066		0,068			
1992	0,05		0,066		0,068			
1993	0		0,059		0,081			2243
1994	0		0,062		0,084			2375
1995	0		0,064		0,086			2436
1996	0		0,076		0,098			4093
1997	0		0,099		0,121			2276
1998	0		0,124		0,148			2422
1999	0		0,147					
N-gas	Kr / k m3	Kr / k m3	Kr / k m3	Kr / k m3	Kr / k m3	Kr / k m3		
1991	175	535	175	535	175	535		
1992	175	535	175	535	175	535		
1993	0	170	175	680	175	680		
1994	0	176,8	182	707	182	707		
1995	0	181,3	187	725	187	725		
1996	0	197	198	788	198	788		
1997	0	294,4	226,5	785	226,5	785		
1998	0	396	241	792	241	792		
1999	0	392,5	239	785	239	785		
S-gas	Kr / k m3	Kr / k m3	Kr / k m3	Kr / k m3	Kr / k m3	Kr / k m3		
1991	0	0	0	0	0	0		
1992	0	0	0	0	0	0		
1993	0	0	0	0	0	0		
1994	0	0	0	0	0	0		
1995	0	54,5	56	218	56	218		
1996	0	59,1	59,4	236,4	59,4	236,4		
1997	0	88,3	68	235,5	68	235,5		
1998	0	118,8	72,3	237,6	72,3	237,6		
1999	0	117,8	71,7	235,5	71,7	235,5		
Kol	Kr / ton	Kr / ton	Kr / ton	Kr / ton	Kr / ton	Kr / ton	Kr / ton	
1991	230	620	230	620	230	620	210	
1992	230	620	230	620	230	620	200	
1993	0	200	230	800	230	800	180	
1994	0	208	239	832	239	832	180	
1995	0	213,5	245	854	245	854	180	
1996	0	229	260	916	260	916	195	
1997	0	342,4	297	913	297	913	195	
1998	0	460	316	920	316	920	195	
1999	0	456	313	912	313	912	195	
Eo1 (Exkl.PK)	Kr / m3	Kr / m3	Kr / m3	Kr / m3	Kr / m3	Kr / m3		
1991	540	720	540	720	540	720		
1992	533	720	532,5	720	532,5	720		
1993	0	230	457,5	920	457,5	920		
1994	0	239,3	533,4	957	533,4	957		
1995	0	245,5	577	982	577	982		
1996	0	263,5	611,3	1054	611,3	1054		
1997	0	393,8	698,5	1050	698,5	1050		
1998	0	525	743	1050	743	1050		
1999	0	524,5	736	1049	736	1049		

	Tillverkning och mineral ind SNI (10-39)		El- gas- värme- o vatten (SNI 40-41)		Övrigt		Generellt	
	E-skatt (el motsv)	CO2-skatt	E-skatt (el motsv)	CO2-skatt	E-skatt (el motsv)	CO2- skatt	Svavelsk.	Int. prod.- skatter
Eo1 PK	Kr / m3	Kr / m3	Kr / m3	Kr / m3	Kr / m3	Kr / m3		
1991					540	720		
1992					530	720		
1993					435	920		
1994					530,8	957		
1995					577	982		
1996					611,3	1054		
1997					698,5	1050		
1998					743	1050		
1999					736	1049		
Eo övr.	Kr / m3	Kr / m3	Kr / m3	Kr / m3	Kr / m3	Kr / m3	Kr / m3	
1991	540	720	540	720	540	720	189	
1992	540	720	540	720	540	720	175,5	
1993	0	230	540	920	540	920	135	
1994	0	239,25	562	957	562	957	108	
1995	0	245,5	577	982	577	982	108	
1996	0	263,5	611,3	1054	611,3	1054	108	
1997	0	393,75	698,5	1050	698,5	1050		
1998	0	525	743	1050	743	1050		
1999	0	524,5	736	1049	736	1049		
Gasol (ej fordon)	Kr / ton	Kr / ton	Kr / ton	Kr / ton	Kr / ton	Kr / ton		
1991	105	750	105	750	105	750		
1992	105	750	105	750	105	750		
1993	0	240	105	960	105	960		
1994	0	249,5	109	998	109	998		
1995	0	256	112	1024	112	1024		
1996	0	276,25	119	1105	119	1105		
1997	0	393,75	136	1050	136	1050		
1998	0	556	145	1112	145	1112		
1999	0	551	144	1102	144	1102		
	E-skatt (el motsv)	CO2-skatt						
Bensin	Kr / lit	Kr / lit						
1991	2,501	0,58						
1992	2,491	0,58						
1993	3,201	0,74						
1994	3,145	0,77						
1995	3,221	0,79						
1996	3,337	0,86						
1997	3,51	0,86						
1998	3,61	0,86						
1999	3,58	0,85						