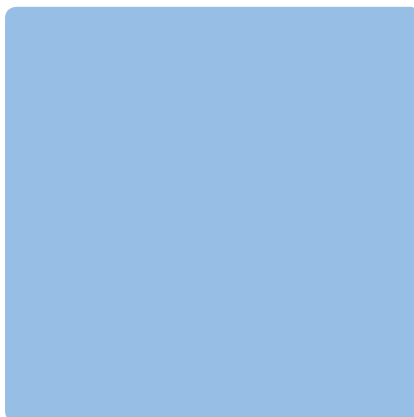
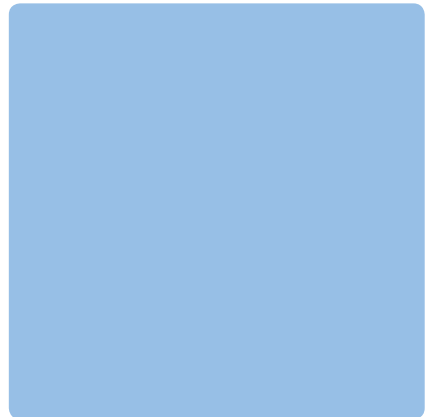


Potentiellt miljöskadliga subventioner

Förstudie från 2005 – uppdaterad 2011

RAPPORT 6455 • JANUARI 2012



Potentiellt miljöskadliga subventioner

Förstudie från 2005 – uppdaterad 2011

NATURVÅRDSVERKET

Beställningar

Ordertel: 08-505 933 40

Orderfax: 08-505 933 99

E-post: natur@cm.se

Postadress: CM Gruppen AB, Box 110 93, 161 11 Bromma

Internet: www.naturvardsverket.se/publikationer

Naturvårdsverket

Tel: 010-698 10 00 Fax: 010-698 10 99

E-post: registrator@naturvardsverket.se

Postadress: Naturvårdsverket, 106 48 Stockholm

Internet: www.naturvardsverket.se

ISBN 978-91-620-6455-6

ISSN 0282-7298

© Naturvårdsverket 2012

Elektronisk publikation

1 Förord

I regleringsbrevet för 2004 hade Naturvårdsverket ett återrapporteringskrav gällande arbetet med att avskaffa eller reformera miljöskadliga subventioner. En studie togs fram med huvudsakligt syfte att kartlägga betydande stöd med negativa miljökonsekvenser som utgår från den offentliga sektorn, att ringa in de sektorer till vilka sådana stöd utgår samt att diskutera hur subventioner kan hanteras i framtida styrmedelsanalyser. Efter överenskommelse med Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet flyttades återrapporteringskravet till juni 2005.

Den här rapporten är en uppdatering av studien som gjordes 2005, initierad av Naturvårdsverket. Syftet med uppdateringen är främst att göra en översiktlig kartläggning av subventionerna med potentiellt negativa miljöeffekter i energi-, transport- och jordbrukssektorn 2010-2011. Uppdateringen inkluderar de flesta subventioner som lyftes upp 2005. Några subventioner har tillkommit sedan den första versionen, medan andra har förändrats eller helt avskaffats. Uppföljningen har inte till syfte att vara ett uttömmande dokument, utan bör snarare ses som ett arbetsdokument.

Stockholm i februari 2012

Naturvårdsverket

Innehåll

1	Förord	3
	Innehåll	4
	Sammanfattning	7
	Summary	11
2	Bakgrund, syfte och metod	13
2.1	Policysammanhang	13
2.2	Naturvårdsverkets arbete med subventioner	14
2.3	Studiens syfte	14
2.4	Metod	14
2.4.1	Generella mätmetoder	14
2.4.2	Jämförelsenormer för skatteavvikelser	14
3	Avgränsningar	16
3.1	Definition av miljöskadliga subventioner	16
3.1.1	Begreppet ”subvention”	16
3.1.2	Begreppet ”miljöskadlig”	17
3.2	Andra avgränsningar	18
4	Kartläggning av potentiellt styrande och miljöskadliga subventioner	19
4.1	Inledning	19
5	Slutsatser	20
5.1	Vilka är de betydande subventionerna?	20
5.1.1	Situationen i Sverige	20
5.1.2	Internationell jämförelse	20
5.2	Hur går vi vidare?	22
5.2.1	Bättre analys vid införande och borttagande av subventioner	22
5.2.2	Samlad analys av olika typer av styrmedel	23
	Källförteckning	24
Bilaga 1	Sammanställning av potentiellt styrande och miljöskadliga subventioner	32
	Energisektorn	32
	Energiskatt på elförbrukning i vissa kommuner	32
	Energiskatt på el som används för gas-, värme-, vatten- och elförsörjning	32
	Differentierat energiskatteuttag på fossila bränslen för uppvärmning	33
	Skattebefrielse för det fossila innehållet vid avfallsförbränning	33
	Energiskattebefrielse för biobränslen, torv m.m. för uppvärmning	33
	Nedsatt energiskatt på bränsle i kraftvärmeverk	34
	Nedsatt energiskatt för fjärrvärmeleveranser till industrin	34
	Nedsatt energiskatt på uppvärmningsbränslen inom industrin	34
	Nedsatt energiskatt på el som används inom industrin	35
	Nedsatt koldioxidskatt för uppvärmningsbränslen inom industrin	35
	Särskild nedsättning av koldioxidskatt för uppvärmning inom industrin	35
	Nedsatt koldioxidskatt för fjärrvärmeleveranser till industrin	36
	Koldioxidskattebefrielse för elproduktion	36

Nedsättning av koldioxidskatt på bränsle i kraftvärmeverk	36
Koldioxidskattebefrielse för torv	36
Nedsatt energiskatt för diesel i gruvindustriell verksamhet	37
Nedsatt koldioxidskatt för diesel i gruvindustriell verksamhet	37
Svavelskattebefrielse för bränsle i metallurgiska processer	37
Svavelskattebefrielse för bränsle i framställning av produkter för vilka tillverkaren har skatteplikt	38
Svavelskattebefrielse för bränsle som förbrukas i sodapannor eller i lutpannor	38
Svavelskattebefrielse för bränsle i tillverkning av andra mineraliska ämnen än metaller	38
Svavelskattebefrielse för bränsle som används för värmeproduktion för leverans till viss verksamhet	38
Svavelskattebefrielse för bränsle för annat ändamål än bränsle eller bränsle för uppvärmning	38
Utsläppsrätter inom EU:s handelssystem för koldioxid	39
Elcertifikat	39
Kärnkraftens försäkringsansvar	40
Transportsektorn	41
Energiskatt på diesel i motordrivna fordon	41
Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift	41
Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift	41
Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes sjöfart	42
Skattebefrielse på bränsle för utrikes sjöfart	42
Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart	42
Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel	42
Nedsatt koldioxidskatt för naturgas och gasol som drivmedel	43
Koldioxidskattebefrielse för bandrift	43
Koldioxidskattebefrielse för inrikes sjöfart	43
Koldioxidskattebefrielse för inrikes luftfart	43
Koldioxidskattebefrielse för utrikes luftfart	44
Svavelskattebefrielse för bandrift	44
Svavelskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart	44
Reseavdrag	44
Förmånsbeskattning av tjänstebilar	45
Avgiftsfri/subventionerad parkering vid arbetsplatsen	45
Personbefordran	45
Internationell personbefordran	45
Sjöfartsstöd	46
Transportbidrag	46
Jordbruk- och fiskesektorn	47
Tullskydd inom jordbruket	47
Intern marknadsreglering för jordbruksprodukter	48
Inkomststöd till jordbruket	48
Nedsatt energiskatt på bränsle som används för uppvärmning inom växthus- och jordbruksnäringen	50

Nedsatt energiskatt på el som används inom växthus- och jordbruksnäringen	51
Tillfällig energiskattebefrielse för dieselbränsle till arbetsmaskiner inom skogsbruksnäringen	51
Nedsatt koldioxidskatt för uppvärmning inom växthus- och jordbruksnäringen	51
Särskild nedsättning av koldioxidskatt för växthus- och jordbruksnäringen	51
Nedsatt koldioxidskatt för diesel till arbetsmaskiner inom jord- och skogsnäringen	52
Tillfällig koldioxidskattebefrielse för dieselbränsle till arbetsmaskiner inom skogsbruksnäringen	52
Skatt på handelsgödsel	52
Strukturstöd till fiskenäringen	52
Befrielse från bränsleskatter för yrkesfiske	53
Prisstöd till fiskenäringen	54

Sammanfattning

Studiens huvudsyfte är att kartlägga stöd som utgår från den offentliga sektorn och som kan ha negativa miljökonsekvenser, så kallade potentiellt miljöskadliga subventioner. Syftet är även att ringa in de sektorer till vilka sådana stöd utgår. Hur subventioner kan hanteras bättre i framtida styrmedelsanalyser diskuteras också. En förstudie gjordes 2005 och kartläggningen av potentiellt miljöskadliga subventioner har uppdaterats 2010-2011. Det framgår av uppdateringen att några subventioner har tillkommit sedan 2004, medan andra har förändrats eller helt avskaffats.

Reformering av miljöskadliga subventioner diskuteras idag i flera internationella processer, bland annat inom OECD:s Green Growth Strategy, UNEP:s Green Economy Initiative och G20. Ofta är subventioner till fossila bränslen i fokus, men det finns många andra områden där subventioner kan ha en potentiellt miljöskadlig effekt. För att kunna delta i de internationella processerna är ett första steg att kartlägga subventioner i Sverige som kan ha negativa effekter på miljön.

Det finns olika definitioner av begreppen *miljöskadlig* och *subvention* och att peka ut en subvention som miljöskadlig kan vara känsligt. Det är därför viktigt att notera att det är *potentiellt* miljöskadliga subventioner som tas upp i denna rapport. Breda definitioner av miljöskadlig och subvention har valts för att kartlägga stöd från den offentliga sektorn som ökar trycket på miljön (se definitioner i kap. 2.1).

Syftet med vissa stöd eller förmåner är sällan tydligt, och det har därför inte varit möjligt att fullt ut specificera vad subventionerna är till för. Ett steg i rätt riktning kan vara att tydliggöra stödets syften för att göra det möjligt att nå samma syften på andra sätt som har mindre miljöskadliga effekter.

I Sverige är det framförallt tre sektorer som har betydande potentiellt miljöskadliga subventioner; nämligen transport-, energi- och jordbrukssektorn. Även fiskesektorn får betydande stöd. Rapporten innehåller en sammanställning av subventioner inom dessa områden. Inom energi- och transportsektorn är det skatteavvikelser som utgör den avgörande delen av subventionerna. Dessa har till stor del tillkommit för att skydda den inhemska industrins konkurrenskraft. Jordbrukssektorns subventioner utgörs av både skatteavvikelser och marknadsregleringar inom EU:s jordbrukspolitik. Situationen i Sverige stämmer väl överens med situationen i OECD-länderna.

Det finns ett samband mellan skattetryck och subventioner, vilket komplicerar internationell jämförelse av subventioner. I ett land med högt skattetryck blir sannolikt subventionerna i form av skatteavvikelser stora. Ett land som har ett lågt skattetryck har därför inte lika stora skatteavvikelser, även om skatteavvikelser förekommer. Sverige har internationellt sett höga skatter och även stora subventioner då skatteavvikelser inkluderas. Internationella jämförelser av subventioner i form av skatteavvikelser bör göras med stor försiktighet.

I kartläggningen har särskilda knäckfrågor identifierats. De kräver fortsatt diskussion och djupare analys för att få en bättre bild av vilka syften som stöden ska fylla och vad stödets sammanlagda miljöeffekt blir:

- *Elcertifikat*
Småskaliga kraftverk bidrar med mindre än 1,5 procent av elproduktionen från vattenkraft samtidigt som de utgör ca 83 procent av vattenkraftanläggningarna. Därför gynnas endast en liten del av den totala kraftproduktionen av elcertifikaten, medan ett stort antal vattendrag påverkas negativt.
- *Utsläppsrätter inom EU:s handelssystem*
Tilldelningen av utsläppsrätter är gratis och full auktion ska tillämpas först år 2027. Det innebär att prissättningen på utsläpp inte är komplett.
- *Kärnkraftens försäkringsansvar*
Riksdagen har beslutat att ansvaret ska utvidgas, vilket gör att kostnaderna ökar för produktion av kärnkraft. Förändringarna har ännu inte trätt i kraft. Aktiebolagslagen innebär att endast dotterbolaget (här de som driver reaktorerna) blir skadeståndsskyldigt vid en eventuell olycka. Moderbolaget kan inte bli skadeståndsskyldigt och därför kan staten även fortsättningsvis komma att stå för del av ersättningen för skador vid en eventuell olycka.
- *Jordbruket, framför allt gårdsstödet*
Miljöeffekterna beror på de lokala förutsättningarna och stöd kan vara potentiellt miljöskadliga.

Studien visar att de miljöskadliga effekterna av subventioner i många fall är bristfälligt analyserade. För att avgöra om en subvention behöver reformeras är en djupare analys nödvändig. Det är viktigt att utreda subventioners miljöskadliga effekter innan de instiftas; när subventioner väl är på plats tar det lång tid att avskaffa dem. OECD:s studie (2004a) visar på hinder för att miljöskadliga subventioner ska kunna avskaffas. En subvention bör alltså konsekvensutredas (enligt förslaget i Naturvårdsverkets Rapport 5398) innan den instiftas eller avskaffas, både med avseende på stats- och sektorsfinansiella effekter samt dessa effekter sammanräknade i samhällsekonomiska kalkyler. I resonemang kring avskaffandet av miljöskadliga ekonomiska styrmedel är det ineffektivt att begränsa resonemanget till endast en typ av styrmedel, exempelvis subventioner. Subventioner bör behandlas i en samlad styrmedelsanalys.

Förändringar 2004-2011 i korta drag

De förändringar som har skett vad gäller potentiellt miljöskadliga subventioner sedan år 2004 beskrivs kortfattat sektorsvis i följande stycke. Uppföljningen visar att några subventioner har tillkommit sedan 2004, medan andra har förändrats eller helt avskaffats. Detaljerad information om förändringarna hittas i Bilaga 1: Sammanställning av potentiellt styrande och miljöskadliga subventioner. Procentsatserna visar hur stor skatteavvikelsen är, där 100 procent innebär helt undantag från skatt. Se kapitel 1.4 Metod för vidare information.

Energisektorn

- Differentierad energiskatt på fossila bränslen för uppvärmning upphörde 2011.
- Skatt på fossilt innehåll vid avfallsförbränning upphörde 1 okt 2010. Koldioxidskatten generellt höjd som kompensation.
- Tidigare sänkt nedsättning på el för gas-, värme- vatten- och elförsörjning slopad. Särskilda skattesatser för elpannor slopade.
- Beslut om ökat skadeståndsansvar för kärnkraft har fattats. Den nya lagen har ännu inte trätt i kraft.

Industrin

- Energiskatt på fossila bränslen i tillverkning
2004: 100 % subvention, 2010: 100 %, 2011: 70 %
- Generell nedsättning av koldioxidskatt för all användning av fossila bränslen
2004: 79 % subvention, 2010: 79 %, 2011: 70 %, 2015: 40 %
- Särskild nedsättning av koldioxidskatt
2011 höjdes gränsen för nedsättning och 2015 slopas den helt.
- Nedsatt energiskatt för diesel i gruvindustrin
2004: 100 % subvention, 2010: 100 %, 2011: 84 %, 2013: 86 %
- Nedsatt koldioxidskatt för diesel i gruvindustrin
2004: 79 % subvention, 2010: 79 %, 2011: 70 %, 2015: 40 %
- Koldioxidskatt på bränsle i kraftvärmeverk
2004: 79 % subvention, 2010: 79 %, 2011: 70 %, 2015: 40 %
- Återbetalning av koldioxidskatt för fjärrvärmeleverans
2004: 79 % subvention, 2010: 79 %, 2011: 70 %, 2015: 40 %
- Svavelskattebefrielse för bränsle som används för värmeproduktion för leverans till viss verksamhet gäller sedan 2007.

Svavelskattebefrielse för olika bränslen har inkluderats i uppdateringen. För att belysa miljöproblematiken har elcertifikatsystemet och utsläppsrätter inom EU:s handelssystem för koldioxid inkluderats i uppdateringen.

Transportsektorn

- Subventionen av energiskatt på diesel har minskat och minskar ytterligare 2013.
- Bränsle för inrikes *privat* flyg beskattas sedan 1 juli 2008.
- Beslut har fattats om att fasa ut nedsättningen av koldioxidskatt för naturgas och gasol som drivmedel. Subventionen upphör helt 2015.

För att belysa miljöproblematiken i transportsektorn har svavelskattebefrielse och internationella aspekter inkluderats i uppdateringen. Då transporten är internationell krävs internationella regler.

- Utrikes sjöfart beskattas inte.
- Sjöfartsstödet innebär subvention för ombordanställda.
- Utrikes flyg beskattas inte.

Jordbrukssektorn

- Energiskatt bränsleförbrukning uppvärmning
2004: 100 % subvention, 2010: 100 %, 2011: 70 %
- Koldioxidskatt fossila bränslen
2004: 79 % subvention, 2010: 79 %, 2011: 70 %, 2015: 40 %
- Beslut har fattats om att fasa ut särskild nedsättning av koldioxidskatt för växthus- och jordbruksnäringen. 2011 har gränsen för nedsättning höjts och subventionen upphör helt 2015.
- Koldioxidskatt diesel arbetsmaskiner
2004: 77 % subventionen, 2010: 79 %, Sänkning sker 2011 – 2015.
- Skatt på handelsgödsel avskaffades 2010 för att svenska jordbrukare ska ha likvärdiga konkurrensvillkor jämfört med jordbrukare i övriga EU.
- Produktionskopplade stöd ersätts med gårdsstöd och produktionskopplingen minskas.

Fiskesektorn

- Skrotningsbidrag till fartyg har 2009 – 2010 endast givits till aktiva fartyg, så att fiskekapaciteten har minskat reellt (-25 % av trålkapaciteten).
- Fartygsbidrag vid fiskestopp har tagits bort.

Summary

The main purpose of this study is to examine those government subsidies that have a potentially negative environmental impact, as well as to identify the sectors that receive them. A second purpose is to discuss how subsidies can be better handled in analyses of policy instruments. A preliminary study on this topic was done in 2005, and the identification of subsidies that are potentially harmful for the environment was updated in 2010-2011. The follow-up shows that new subsidies were imposed since 2004, while some were changed or removed.

The reformation of environmentally harmful subsidies is being discussed in several international processes, for example in OECD's Green Growth Strategy, UNEP's Green Economy Initiative and the G20. Fossil fuel subsidies are often in focus, but there are many other areas where subsidies may have a potentially harmful effect on the environment. To be able to participate in the international processes, a first step is to identify subsidies in Sweden that may have negative effects on the environment.

There are different definitions of the concepts *environmentally harmful* and *subsidy* and to identify a subsidy as environmentally harmful may be sensitive. Thus it is important to note that in this report subsidies that are *potentially* harmful for the environment are brought up. Wide definitions of environmentally harmful and subsidies have been chosen to identify support from the public sector that increases the pressure on the environment (see definitions in chapter 2.1).

The purpose of some support or benefits are seldom clear, and thus it has not been possible to fully specify the aim of the subsidies. A step in the right direction may be to clarify the purpose of the subsidies, in order to make it possible to achieve the same aim in a different way causing less environmental harm.

In Sweden, subsidies that are potentially harmful for the environment exist primarily in three sectors: transport, energy and agriculture. Besides these, the fishing sector receives a significant amount of subsidies. This report contains a compilation of subsidies existing in these areas. In the energy and transport sectors, most of the subsidies are tax reductions. These have usually been imposed to protect the competitiveness of domestic industries. Subsidies in the agricultural sector consist of tax reductions, as well as market regulations within the purview of EU agricultural policy. The situation in Sweden reflects that of the OECD countries.

There is a correlation between tax levels and subsidies, which complicates international comparison of subsidies. In a country with high tax levels, there is also a greater potential for larger subsidies in the form of tax reductions. This can be compared to a country with low tax levels, where tax reductions, if imposed at all, will be at a much lower level. From an international perspective, Sweden has high tax levels, as well as a high level of subsidies, when tax reductions are taken into account. International comparison of subsidies given as tax reductions should be carried out with great care.

In the report certain key issues have been identified. They need further discussion and deeper analysis in order to get a better picture of the purpose the support is to achieve and the total environmental effect of the support:

- *The electricity certificate system*
Small scale power plants provide less than 1.5 percent of electricity production from hydroelectric power though they represent ca 83 percent of the hydroelectric power plants. Thus the electricity certificate system only benefits a small share of the total power production, while a large amount of water courses are negatively affected.
- *Emission allowance in the Trading Scheme EU ETS*
The allocation of emissions is free and full auction will not take place before 2027. Thus the pricing of emissions is incomplete.
- *The responsibility to insure nuclear power*
The Swedish Riksdag has decided to extend the responsibility, which will increase the costs for nuclear energy production. The change has still not become effective. According to the Companies Act only affiliates (here those that run the reactors) will be liable at a potential accident. The parent company cannot become liable and therefore the state will continue to be liable at a potential accident.
- *Agriculture, particularly the single farm payment*
Environmental effects depend on local conditions and support may have harmful effects on the environment.

This study shows that in many instances, the environmentally harmful impact of subsidies is not analysed. To decide whether a subsidy needs to be reformed, a deeper analysis is necessary. It is essential to examine environmentally harmful effects of subsidies *before* subsidies are instituted; once they are implemented, it generally takes a long time to remove them. A study by OECD (2004a) identifies a number of obstacles to overcome in order to remove environmentally harmful subsidies. Thus, before its implementation and removal a subsidy should undergo an impact assessment following the proposal in the Swedish Environmental Protection Agency Report 5398. The assessment should take into account the effects on government and sector finances presented in a cost-benefit analysis. It is inefficient to limit discussions regarding the removal of environmentally harmful policy instruments to a single kind of instrument (e.g. subsidies). Subsidies should be examined within a comprehensive analysis of policy instruments.

2 Bakgrund, syfte och metod

2.1 Polycysammanhang

Subventioner och deras miljökonsekvenser har uppmärksammats under de senaste åren. I Sverige har bland annat Riksrevisionsverket (1998), SCB (2000, 2003¹ och 2010²), Riksrevisionen (2008) och Naturvårdsverket gjort studier på området.

Dessutom riktades viss kritik mot Sverige i OECD:s *Environmental Performance Review* (OECD 2004b); ytterligare insatser rekommenderas för att ta bort miljökadliga subventioner, inräknat icke internaliserade externaliteter på bland andra energi- och transportområdet.

Internationellt har FN, EU och OECD uttalat stöd för att avveckla miljökadliga subventioner. OECD:s medlemsländer påbörjade 2001 ett arbete för att underlätta ett borttagande av subventioner och därmed uppnå en hållbar utveckling. Arbetet har summerats i en studie (OECD 2004a) som visar att subventioner både är utbredda och betydande i världens industriländer. Totalt beräknades ca 400 miljarder dollar (ca 2 900 miljarder kronor) betalas ut till olika sektorer. Enligt studien är subventioner ofta ineffektiva, dyra, orättvisa och miljökadliga, och därför blir de en belastning för statsbudget och skattebetalare. Vidare sägs att sådana negativa effekter sällan förutses, men att de när de har blivit uppenbara, undervärderas eller ignoreras i den politiska processen. Slutsatsen är att en frikoppling av subventioner från insatsvaror, produktion och konsumtion skulle ge ökad välfärd. OECD betonade 2010 vikten av att reformera miljökadliga subventioner till fossila bränslen som en del i sin strategi för grön tillväxt (OECD Green Growth Strategy). En korrekt prissättning på föroreningar och exploatering av knappa resurser genom skatter, avgifter och handelssystem, bör vara central för att ge en tydlig signal till marknaden (2010a).

Enligt bedömningar gjorda av International Energy Agency (IEA) uppgick subventioner till konsumtion av fossila bränslen till 409 miljarder dollar 2010 (ca 2965 miljarder kronor). Genom att fasa ut dessa subventioner till 2020 beräknar IEA att den globala efterfrågan på energi kan minska med 5 procent och att koldioxidutsläpp kan reduceras med 5,8 procent. Utfasning som leder till prishöjningar kommer att leda till effektivare energianvändning och ett skifte till alternativa energikällor.³

Ledarna i G20 och the Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC) kom 2009 överens om att fasa ut ineffektiva subventioner till fossila bränslen, dock utan att fastställa någon tidsplan.

¹ I rapporten behandlas miljöfrämjande subventioner.

² I rapporten behandlas miljöfrämjande och miljökadliga subventioner.

³ 37 länder ingick i studien och dessa representerar 95 procent av global subventionerad konsumtion av fossila bränslen. IEA (2011) Dollarkurs: 7,25 kr.

2.2 Naturvårdsverkets arbete med subventioner

Naturvårdsverket hade 2004 ett återrapporteringskrav på arbetet som görs för att minska konsekvenserna av miljöskadliga subventioner. Två renodlade studier har tidigare gjorts på området; *Ett urval av statliga subventioner som kan antas motverka en ekologiskt hållbar utveckling* (1997) och *Miljöskadliga subventioner i färjetrafiken* (1999). Ämnet har även behandlats översiktligt i till exempel *Ekonomiska styrmedel inom miljöområdet* (2003), *Fortsatt grön skatteväxling* (2004a), *Hållbar konsumtion och produktion i Sverige* (2004b) och *Miljödifferiering av det svenska sjöfartsstödet* (2007a).

2.3 Studiens syfte

Huvudsyftet med studien som gjordes 2005 var att kartlägga de stöd med potentiellt negativa miljökonsekvenser som utgår från den offentliga sektorn, samt att ringa in de sektorer till vilka sådana stöd riktas. Kartläggningen skedde enligt fyra parametrar: typ av subvention, sektortillhörighet, offentliga sektorns utgifter samt miljöstyrande effekter. Syftet var även att diskutera hur subventioner bättre kan hanteras i styrmedelsanalyser. Föreliggande rapports syfte är att uppdatera kartläggningen från 2005.

2.4 Metod

2.4.1 Generella mätmetoder

I OECD:s rapport (2004a) framhålls flera olika metoder som kan användas för att mäta subventioners storlek. I det följande används huvudsakligen programaggregeringsmetoden vilket innebär att transfereringar på relevanta budgetområden adderas. I beskrivningen av subventioners storlek är den offentliga sektorns utgifter den mest lättillgängliga indikatorn, men utgifterna avspeglar dessvärre inte subventionernas miljöstyrande effekter.⁴

2.4.2 Jämförelsenormer för skatteavvikelser

I Sverige redovisas budgeteffekten av skatteavvikelser som skillnaden mellan normalskattesatsen och den avvikande skattesatsen enligt skattebortfallsmetoden. En sådan tillämpning görs även i denna studie. En brist med metoden är att effekterna av eventuella beteendeförändringar inte räknas in statsbudgetens redovisning av skatteavvikelser. Dessutom tas inte hänsyn till att

⁴ I en djupare analys bör de offentliga utgiftsbeloppen kompletteras med en beskrivning av eventuella ytterligare samhällskostnader. Sådana kan, exempelvis genom ekonomiska värderingsmetoder, helt eller delvis beskrivas i monetära termer.

normalskattesatsen antagligen skulle kunna vara lägre om skattebasen utvidgades. Begreppen skatteavvikelse och skatteutgift har samma betydelse. Här används begreppet skatteavvikelse för att det tydligare illustrerar vad det handlar om.

Det finns ett samband mellan skattetryck och subventioner. I ett land med högt skattetryck blir sannolikt subventioner i form av skatteavvikelser stora. Ett land som har ett lågt skattetryck har därför inte lika stora skatteavvikelser, även om skatteavvikelser förekommer. Sverige har internationellt sett höga skatter och även stora subventioner då skatteavvikelser inkluderas. Internationella jämförelser av subventioner i form av skatteavvikelser bör göras med stor försiktighet, både vad gäller relativa skatteavvikelser och absoluta värden.

3 Avgränsningar

3.1 Definition av miljökadliga subventioner

3.1.1 Begreppet ”subvention”

Ett återkommande fenomen i studier och tillämpning av ”subvention” är att begreppet inte har en unik definition. Detta har tagits upp i bland annat SOU 1995:36 och fortsättningsvis även i SCB (2003) och OECD (2004a).

Begreppet har varit föremål för diskussion framförallt i handelsfrågor och i nationalräkenskaperna. Världshandelsorganisationen (WTO) står för den enda internationellt erkända juridiska definitionen (se Tabell 1), där bland annat direkta transfereringar, fiskala incitament samt tillhandahållandet av varor och tjänster (utöver infrastruktur) ingår. Däremot ingår inte marknadsprisstöd (det vill säga transfereringar till producenter genom gränshandelshinder), statlig infrastruktur och icke-internaliserade externaliteter. SOU 1995:36 väljer att, för sitt ändamål, använda begreppet *förmåner* istället för subventioner och definierar detta som ”ett åtagande från stat eller kommun som gynnar någon”, och menar att det bakomliggande syftet med ett agerande är styrande för vad som upplevs som givande av förmåner.

Tabell 1 Olika definitioner av begreppet subventioner

Utredning	Definition
SOU 1995:36 ⁽¹⁾	Direkta överföringar, transfereringar: bidrag, räntestöd och kapitaltillskott Gynnsamma villkor: garantier, mjuka lån Skatteavvikelser: skatteförmåner Regleringar som gynnar någon: tillstånd, tullar och kvoter Varor och tjänster som tillhandahålls på förmånliga villkor
SCB (2004), Miljöräkenskaperna	Subventioner är löpande, ensidiga betalningar som den offentliga sektorn eller EU:s institutioner gör till inhemska producenter med syftet att påverka produktionsnivåerna, priserna eller ersättningen till produktionsfaktorerna.
WTO, se OECD (2004a)	<ul style="list-style-type: none"> a (1) Financial contribution by a government or any public body within the territory of a Member where <ul style="list-style-type: none"> i a government practice involves a direct transfer of funds (e.g. grants, loans, and equity infusion), potential direct transfers of funds or liabilities (e.g. loan guarantees) ii government revenue that is otherwise foregone or not collected (e.g. fiscal incentives such as tax credits) iii a government provides goods or services other than general infrastructure, or purchases goods iv a government makes payments to a funding mechanism, or entrusts or directs a private body to carry out one or more of the types of functions illustrated in (i) to (iii) above which would normally be vested in the government and the practice, in no real sense, differs from practices normally followed by

governments

OR

a (2) there is any form of income or price support in the sense of Article XVI of GATT 1994^(*)

AND

b a benefit is thereby conferred

Not:

(*) Utredningen väljer att använda begreppet "förmåner" istället för subventioner

(**) In accordance with the provisions of Article XVI of GATT 1994 and the provisions of Annexes I-III of this Agreement, the exemption of an exported product from duties or taxes borne by the like product when destined for domestic consumption, or the remission of such duties or taxes in amounts not in excess of those which have accrued, shall not be deemed to be a subsidy.

Definitionerna enligt SOU 1995:36 och WTO skiljer sig inte i något större avseende. Som nämnts finns vissa luckor; exempelvis faller potentiellt miljöskadliga subventioner såsom statliga investeringar i transportrelaterad infrastruktur bort, liksom alla de aktiviteter som inte betalar för sin miljöpåverkan fullt ut.

Beroende på syftet med en kartläggning kan olika typer av subventioner och definitioner av miljöskadliga subventioner vara intressanta. Syftet med denna studie är framförallt att kartlägga stöd från den offentliga sektorn som ökar trycket på miljön varför en så bred definition som möjligt är mest relevant. Utgångspunkten i denna rapport är definitionen i SOU 1995:36, med tillägg såsom statlig miljöpåverkande konsumtion/investeringar och, i viss mån, icke internaliserade externaliteter. Principen om att förorenaren ska betala, Polluter Pays Principle, innebär att den som orsakar skador i miljön ska betala de samhällsekonomiska kostnader som uppstår.

3.1.2 Begreppet "miljöskadlig"

Eurostat och OECD har utarbetat en definition av miljöskatter gällande skattestruktur, skattebas och intäkter. Utgångspunkten har varit att skattebasen snarare än syftet ska vara avgörande för om skatten definieras som miljöskatt eller inte. Definitionen på en miljöskattebas är "a physical unit (or a proxy for it) that has a proven, specific, negative effect on the environment" (OECD 1997 i SCB 2000, s.16). Utifrån denna definition har ett antal miljörelaterade skattebaser identifierats. Ett exempel är utsläpp av koldioxid, men eftersom det kan vara svårt och dyrt att mäta direkta utsläpp, beskattas bränslet som ger utsläpp.

Föreliggande studie använder sig av samma skattebaser för att definiera begreppet miljöskadlig (dock med utgångspunkt i subvention snarare än skatt), nämligen utsläpp till luft och vatten, ämnen som påverkar ozonlagret, avfall, naturresurser, buller, energiprodukter (bränslen och elkraft), samt subventioner som främjar transportsektorn.

3.2 Andra avgränsningar

I SOU 1995:36 framgår att en redovisning av förmåner bör innefatta inte bara sådana förmåner som betalas ut av staten utan de som betalas ut av hela den offentliga sektorn. De samlade offentliga utgifterna är det väsentliga för politiska beslut. Även EU-finansierade stöd ingår i redovisningen.

Många subventioner har indirekta effekter på miljön och urvalet av subventioner blir i detta avseende något godtyckligt, eftersom all produktion och konsumtion påverkar miljön på ett eller annat sätt. I denna studie har de subventioner valts ut som bedöms ha en potentiellt negativ miljöeffekt inom den sektor de verkar. Därför kan även subventioner med få mottagare inkluderas. Kommunala subventioner är dock inte med i denna kartläggning.

Det finns fall då transfereringar passar in i studiens definition av miljöskadlig subvention men ändå inte behandlas. Inom exempelvis transportsektorn är det av stor betydelse hur statens infrastruktursatsningar (investering, drift och underhåll) fördelar sig mellan de olika transportslagen. En angelägen åtgärd ur miljöperspektiv är till exempel att föra över godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. I det sammanhanget är statens infrastruktursatsningar av avgörande betydelse, eftersom fördelningen av budgetmedlen mellan transportslag påverkar konkurrensen och det framtida utbudet av transporter. Det är dock svårt att peka ut något enskilt anslag som miljöskadligt och därför har de anslagen inte tagits med. Denna typ av resonemang går att föra även inom andra politikområden.

4 Kartläggning av potentiellt styrande och miljöskadliga subventioner

4.1 Inledning

Potentiellt styrande och miljöskadliga subventioner redovisas i *Bilaga 1*. Redovisningen sker enligt fyra parametrar: sektorstillhörighet, typ av subvention, potentiellt miljöstyrande effekter samt den offentliga sektorns utgifter. I undersökningen som gjordes 2005 gäller siffrorna utfallet 2004 om inte annat anges. Uppdateringen fokuserar på situationen 2010 och de uppdaterade siffrorna gäller utfallet 2010 (2009) om inte annat anges. I huvudsak redovisas nettoberäknade utgifter som visar den faktiska utgiften eller det faktiska skattebortfallet som skatteavvikelse innebär. De potentiella miljöeffekterna beskrivs endast kortfattat.

Det ska understrykas att borttagandet av en subvention *per se* inte behöver leda till en bättre miljö. I vissa fall är stödets syfte bra, men utformningen av stödet behöver förändras. Avskaffandet av en subvention kan i samspel med andra (kvarvarande) styrmedel få icke önskvärda effekter. Exempelvis redovisas här energiskattebefrielse för sjöfart och järnväg som en potentiellt miljöskadlig subvention; förutom en minskad fossilbränsleanvändning är en minskad elförbrukning eftersträvningsvärd för till exempel miljömålet Begränsad klimatpåverkan eftersom el-sparande och el-effektivisering bidrar till minskade koldioxidutsläpp. Ett borttagande av dessa subventioner utan någon motsvarande åtgärd på exempelvis vägtransportområdet, skulle kunna leda till att transporter överförs till väg, vilket är sämre ur miljösynpunkt. Det är därför viktigt att analysera subventioner i ett större sammanhang.

Inom energi- och transportsektorn finns betydande subventioner i form av skatteavvikelse. Skatteavvikelsen leder till ett lägre pris på energi, i form av drivmedel, insatsbränsle för elproduktion med mera, som i sin tur leder till ett lägre pris för användaren och därigenom en högre efterfrågan med större effekter på miljön. Inom jordbruksnäringen består subventionerna av skatteavvikelse som ger lägre pris på energi, men även av marknadsregleringar i form av tullskydd och andra typer av interventioner såsom exportbidrag och interventionsstöd. Högre priser till producenterna kan driva upp användningen av insatsvaror såsom handelsgödsel och bekämpningsmedel. Ett liknande mönster finns inom fiskerinäringen, där subventioner i form av exempelvis strukturstöd och prisstöd bidrar till flottans överkapacitet i förhållande till den fisk som finns.

5 Slutsatser

5.1 Vilka är de betydande subventionerna?

5.1.1 Situationen i Sverige

I Sverige är det framförallt tre sektorer som har potentiellt miljökadliga subventioner; nämligen transport-, energi- och jordbrukssektorn. Inom energi- och transportsektorn är det skatteavvikelse som utgör den avgörande delen av subventionerna. Dessa har till stor del tillkommit för att skydda den inhemska industrins konkurrenskraft. Inom jordbrukssektorn är det skatteavvikelse och marknadsregleringar inom ramen för EU:s jordbrukspolitik som utgör subventionerna. Även här spelar konkurrenskraften en viktig roll.

Generellt går det inte entydigt urskilja direkt miljökadliga subventioner från subventioner som inte har negativ miljöpåverkan. Ett exempel är jordbruket som påverkar miljön både positivt och negativt. Detta gör att det är svårt att uppskatta den miljökadliga andelen av subventionerna. EU-finansierade marknadsregleringar som exportbidrag och interventionsstöd i Sverige beräknades till ca 0,8 miljarder kronor år 2004 och ca 0,34 miljarder kronor år 2009. Inkomststöd till jordbruket hade till största del frikopplats från produktion redan innan 2012. Den koppling som fanns kvar har avvecklats från och med år 2012. Stöden som ännu inte frikopplats uppgick till 0,41 miljarder kronor 2009. Bränslesubventioner i jordbruket uppgick till ca 1,6 miljarder kronor år 2004 och ca 1,9 miljarder kronor år 2010.

På transport- och energiområdet är det något lättare att uppskatta belopp eftersom skatteavvikelse kan beräknas, men svårigheter att uppskatta den miljökadliga andelen finns även på detta område. Subventioner inom energisektorn uppgick till ca 28 miljarder kronor år 2004 och ca 21 miljarder kronor år 2010. Transportrelaterade subventioner uppgick till ca 20 miljarder kronor år 2004 och ca 25 miljarder kronor år 2010.

En jämförelse av summeringen av subventionerna i tabellen i bilaga 1 kompliceras av att subventioner har tillkommit, förändrats eller helt avskaffats sedan kartläggningen år 2005. Dessutom saknas uppgift kring subventionernas storlek i vissa fall.

5.1.2 Internationell jämförelse

Situationen i Sverige stämmer väl överens med situationen i OECD-länderna, där transport-, energi- och jordbrukssektorn är sektorer som får betydande stöd. Även fiskesektorn pekas ut som en sektor som får betydande stöd. I OECD:s studie (2005a) framgår att av OECD-ländernas totala subventioner går merparten till jordbrukssektorn; 80 procent av alla subventioner eller närmare 2 300 miljarder kronor motsvarade 1,2 procent av OECD:s totala BNP 2002. Huvuddelen gick till

producenterna. 280 miljarder kronor betalades år 1998 ut till transportsektorn (väg och järnväg, 140-210 miljarder kronor till energiproduktion och 45 miljarder kr till fiskenäringen.

År 2009 uppgick OECD-ländernas totala subventioner till jordbrukssektorn till ca 384 miljarder dollar (ca 2738 miljarder kronor), vilket motsvarade 0,93 procent av OECD:s totala BNP. Merparten riktas fortfarande till producenterna (2010b). Statligt finansiellt stöd till fiske till havs inom OECD har uppskattats till 6 miljarder dollar per år (ca 43 miljarder kronor) (OECD 2006).

Hur subventioner till fossila bränslen kan avvecklas står högt på den internationella agendan. IEA:s bedömningar visar att subventioner till fossila bränslen i energisektorn nådde 409 miljarder dollar (ca 2965 miljarder kronor) 2010, vilket representerar 37 länder och 95 procent av globalt subventionerad konsumtion. Stödet till förnybar energi uppskattas till 66 miljarder dollar (ca 479 miljarder kronor), vilket motsvarar 16 procent av subventionerna till fossila bränslen 2010. (IEA 2011) Huvuddelen av världens subventioner till kärnkraft, förnyelsebar energi och biobränslen finns i OECD-länder. OECD håller på att utveckla metodologin för att uppskatta subventioner till producenter och konsumenter inom energisektorn. (OECD 2010c) Det är tydligt att metodologiska begränsningar och skillnader samt brist på data försvårar jämförelser mellan olika sektorer, länder och tidpunkter.

5.2 Hur går vi vidare?

5.2.1 Bättre analys vid införande och borttagande av subventioner

Subventioner är naturligtvis inte ensidigt negativa utan instiftas i ett, för huvudsyftet, gott avseende. Föreliggande studie visar dock att de miljöskadliga effekterna av subventioner i många fall är bristfälligt analyserade. Det är viktigt att utreda subventioners miljöskadliga effekter innan de instiftas; när de väl är på plats tar det ofta lång tid att avskaffa dem. OECD:s studie (2004a) visar på en rad hinder som måste forceras för att miljöskadliga subventioner ska kunna reformeras:

- *Särintressen och "rent seeking"*. Bristen på politisk vilja att reformera går ofta att koppla till starka särintressen och till lobbyarbete för att behålla eller tillskansa sig nya subventioner.
- *Myter och rädsla för förändring*. Särintressen kan ha skapat myter om vikten av subventioner för att berättiga dessas existens.
- *Konkurrensvillkor och fördelningsaspekter*. Syftet är ofta att värna om inhemsk ekonomisk aktivitet i olika regioner. Tillväxtstimulering och rättvis fördelning av resurser bör ske på annat sätt.
- *Brist på transparens*. De negativa effekterna av subventioner är inte alltid kända.
- *Juridiska, administrativa och teknologiska begränsningar*. Subventioner kan ha byggts in i en struktur som gör det svårt att genomföra förändringar.
- *Upplevd "äganderätt" till subventioner*. Långvariga stödsystem gör att en kultur kan uppstå där mottagarna anser sig ha rätt till subventioner, inte minst när dessa påverkar faktorpriset.

En subvention bör alltså konsekvensutredas (enligt tidigare förslag i Naturvårdsverket 2004d) innan den instiftas eller avskaffas, både med avseende på stats- och sektorsfinansiella effekter samt dessa effekter sammanräknade i samhällsekonomiska kalkyler. Inte minst analysen av miljöeffekterna behöver förbättras.

OECD föreslår en checklista för att bedöma miljöeffekterna av att ta bort subventioner, med syfte att undersöka om den negativa effekten på miljön kan minska om subventionen tas bort, i sin studie *Environmentally Harmful Subsidies – Policy Issues and Challenges* (2003). Listan har vidareutvecklats (OECD 2005b) och genom att fungera som en snabb granskning kan denna utgöra en utgångspunkt för svenska konsekvensanalyser. Checklistan fokuserar på två förhållanden: effekterna på konsument- och producentbeteenden av att ta bort subventionen samt sambanden mellan ändrade beteenden och miljöeffekter. Tre parametrar används som utgångspunkt för att utvärdera dessa förhållanden och effekterna av att en subvention tas bort:

- *Olika styrmedels samspel.* Finns det flera styrmedel som påverkar den miljöskadliga aktiviteten och hur samspelar i så fall de olika styrmedlen? Det är viktigt att uppmärksamma om subventionerna är styrande eller om det finns andra styrmedel som är överordnade. Om exempelvis externaliteter av vägtransporter internaliseras blir miljöeffekten begränsad om det inte finns några rimliga transportalternativ att byta till.
- *Teknologisk fastlåsnig.* Subventioner av en viss typ av teknologi kan bromsa teknikutvecklingen genom att de uppmuntrar användandet av en viss befintlig teknologi. Detta är mest märkbart (åtminstone på kort sikt) för subventioner av rörliga kostnader. När subventioner avskaffas är det viktigt att fråga sig vilka teknologier och produkter som kan tänkas ersätta de tidigare subventionerade produkterna och produktionssätten, och om dessa är miljömässigt bättre.
- *Villkor för subventioner.* Subventioner har olika effekter beroende på hur kopplingen till den miljöskadliga aktiviteten ser ut, exempelvis till insatsvaror eller produktionsvolymen. Hur responsen blir hos mottagaren vad gäller produktionsvolymen och naturresursutnyttjande beror på utformningen av subventionen samt på hur marknadsstrukturen ser ut.

Dessutom är det viktigt att uppmärksamma hur den miljöskadliga aktiviteten förhåller sig till andra miljöskadliga aktiviteter; om den har många och tydliga förgreningar uppåt och/eller nedåt i produktions- eller konsumtionskedjan kan de direkta såväl som de indirekta effekterna förväntas vara väsentliga.

5.2.2 Samlad analys av olika typer av styrmedel

Behovet av att samordna styrmedelsanalyser så att dessa inte begränsas till endast en kategori styrmedel påpekas i flera studier (exempelvis OECD 2004a och 2004b). I sådana analyser måste även totala positiva och negativa effekter jämföras. Många grupper påverkas av flera olika typer av styrmedel, både i form av intäkter och utgifter, och nettot av dessa betalningar såväl som nettot av betalningarnas styreffekt är i detta sammanhang viktiga. Dessutom kan miljöregleringar som har införts för att motverka negativa effekter av en subventionerad verksamhet behövas tas bort när de miljöskadliga subventionerna tas bort. I resonemang kring avskaffandet av miljöskadliga ekonomiska styrmedel är det därför ineffektivt att begränsa resonemanget till endast en typ av styrmedel, exempelvis subventioner. Subventioner bör behandlas i en samlad styrmedelsanalys.

Källförteckning

Andersson, Peter och Forsblad, Johanna (2010). *Samhällsekonomisk analys av svenskt sjöfartsstöd*. Delstudie inom Utredningen om sjöfartens konkurrensförutsättningar (N 2010:01).

Atomansvarighetslagen (1968:45)

Engström Andreas, Pädam Sirje, Viehhauser Michael. (2001) *Ekonomiska styrmedel inom transportområdet*. Stockholm: Naturvårdsverket. Rapport 5176. ISBN 91-620-5176-8. ISSN 0282-7298.

European Topic Centre on Sustainable Consumption and Production. Moll, Stephan. Watson, David. (2009). *Environmental Pressures from European Consumption and Production*. ETC/SCP working paper 1/2009. Hämtad 14 oktober 2010 från [www](http://scp.eionet.europa.eu/publications/working%20paper%20namea2009/wp/working%20paper%20namea2009):
<http://scp.eionet.europa.eu/publications/working%20paper%20namea2009/wp/working%20paper%20namea2009>

Europeiska kommissionen (2009), Grönbok Reform av den gemensamma fiskeripolitiken, Bryssel, den 22.4.2009, KOM(2009) 163 slutlig

Fiskeriverket (2010). *Fiske 2020. På väg mot en ekosystembaserad fiskeriförvaltning*.

Fiskeriverket (2009). *Analys av den gemensamma fiskeripolitiken och dess framtida utformning*. Rapportering av uppdrag till Fiskeriverket i samråd med Naturvårdsverket. Hämtad från [www](http://www.fiskeriverket.se/download/18.1cd8e1d120f9147ace80001525/regering_suppdr_analys_ny_gfp_20090529.pdf):
https://www.fiskeriverket.se/download/18.1cd8e1d120f9147ace80001525/regering_suppdr_analys_ny_gfp_20090529.pdf

Fiskeriverket (2004). *Årsredovisning 2004*. Hämtad från [www](http://www.fiskeriverket.se):
<http://www.fiskeriverket.se>

Jansson och Wall (2002). *Vad betyder fri parkering för vägtrafiksituationen i Stockholmsområdet?*. Linköpings Universitet

International Energy Agency (2011). *World Energy Outlook 2011*. ISBN 978-92-64-12413-4.

Jordbruksdepartementet (2008). *Nationell strategisk plan för fiskerinäringen i Sverige 2007-2013*. Hämtad 26 augusti 2010 från [www](http://www.sweden.gov.se/sb/d/8723/a/96879):
<http://www.sweden.gov.se/sb/d/8723/a/96879>

Jordbruksverket (2010a). Vad är landsbygdsprogrammet? Hämtad 17 september 2010 från [www](http://www.sjv.se):

<http://www.sjv.se/amnesomraden/mojligheterpalandsbygden/landsbygdsprogrammet/vadarlandsbygdsprogrammet.4.7a446fa211f3c824a0e8000171998.html>

Jordbruksverket (2010b). *Marknadsöversikt – vegetabilier*. Rapport 2010:4. ISSN 1102-3007. ISRN SJV-R-10/4-SE.

Jordbruksverket (2009a). *Förslag till program för CAP:s miljöeffekter – uppföljning och utvärdering av den gemensamma jordbrukspolitiken*. Rapport 2009:19. ISSN 1102-3007. ISRN SJV-R-09/19-SE.

Jordbruksverket (2009b). Hållbar konsumtion av jordbruksvaror – hur påverkas klimat och miljö av olika matvanor? Rapport 2009:20. ISSN 1102-3007. ISRN SJV-R-09/20-SE.

Jordbruksverket (2008). Miljöeffekter av slopad uttagsplikt - Rapport från projektet CAP:s miljöeffekter. Rapport 2008:13. ISSN 1102-3007. ISRN SJV-R-08/13-SE.

Jordbruksverket (2007). Miljöeffekter av 2003 års jordbruksreform. Rapport från projekt CAP:s miljöeffekter. Rapport 2007:4. ISSN 1102-3007. ISRN SJV-R-07/4-SE.

Jordbruksverket (2005). *Sweden's Experience with Evaluation Agri-Environmental Payments*. underlag till en kommande OECD-rapport.

Jordbruksverket (2004a). *Marknadsöversikt – vegetabilier*. Jordbruksverket Rapport 2004:24. ISSN 1102-3007. ISRN SJV-R-04/24-SE.

Jordbruksverket (2004b). *Årsredovisning för räkenskapsåret 2004*.
<http://www.sjv.se>

Jordbruksverket (1999). *Jordbruksstödens storlek och fördelning i Sverige, EU och OECD*. Jordbruksverkets Rapport 1999:22

Jordbruksverket och SCB (2010). *Jordbruksstatistisk årsbok 2010 med data om livsmedel*. ISSN 1654-4382.

Jordbruksverket och SCB (2004). *Jordbruksstatistisk årsbok 2004 med data om livsmedel*. Jordbruksverket. ISSN 0082-01199. ISBN 91-618-1230-7.

Miljömålsrådet (2008). *Miljömålsrådets utvärdering av Sveriges miljömål 2008, Miljömålen – nu är det bråttom*. Stockholm: Naturvårdsverket. ISBN:978-91-620-1264-9. ISSN 1654-4641.

Naturvårdsverket (2011). Yttrande 7 april 2011. Remiss av Näringsdepartementets promemoria "En ny lag om elcertifikat -regelförenkling och en gemensam elcertifikatmarknad med Norge".

Naturvårdsverket (2010a). Miljökostnader för sjöfartens avgasutsläpp - ekonomiska konsekvenser. Rapport 6374. ISBN 978-91-620-6374-0. ISSN 0282-7298.

Naturvårdsverket (2010b). Sjöfart och hamnar. Hämtad 13 september 2010 från www: <http://www.naturvardsverket.se/sv/Verksamheter-med-miljopaverkan/Transporter-och-trafik/Sjofart-och-hamnar/>

Naturvårdsverket (2010c). Flyget del av handelssystemet. Hämtad 3 september från www: <http://www.naturvardsverket.se/sv/Lagar-och-andra-styrmedel/Ekonomiska-styrmedel/Handel-med-utslappsratte/Flyget-del-av-handelssystemet/>

Naturvårdsverket (2008). *Sveriges åtagande i Baltic Sea Action Plan - Konsekvensanalyser*. Stockholm: Naturvårdsverket. Rapport 5984. ISBN 978-91-620-5984-2.pdf. ISSN 0282-7298.

Naturvårdsverket (2007a). Miljödifferenciering av det svenska sjöfartsstödet. Rapport 5706. ISBN 91-620-5706-5. ISSN 0282-7298.

Naturvårdsverket (2007b). Import av kött – export av miljöpåverkan. Rapport 5671. ISBN 91-620-5671-9. ISSN 0282-7298

Naturvårdsverket (2005). *Beskrivning, kartläggning och analys av Sveriges vatten*. Rapportering 22 mars 2005 enligt EU:s ramdirektiv för vatten (200/60/EG), Ytvatten, Naturvårdsverket Dnr. 721-3909-04.

Naturvårdsverket (2004a). *Hållbar produktion och konsumtion i Sverige – En översiktlig bild*. Naturvårdsverket Rapport 5432. ISBN 91-620-5432-5. ISSN 0282-7298.

Naturvårdsverket (2004b). *Fortsatt grön skatteväxling – Förslag till utformning*. Naturvårdsverket Rapport 5390. ISBN 91-620-5390-6. ISSN 0282-7298.

Naturvårdsverket (2004c). *Fotavtryck av Sveriges befolkning – Miljöeffekter av livsmedelskonsumtionen*. Naturvårdsverket Rapport 5367. ISBN 91-620-5367-1. ISSN 0282-7298.

Naturvårdsverket (2004d). *Ekonomiska konsekvensanalyser i myndigheternas miljöarbete – förslag till förbättringar*. Naturvårdsverket Rapport 5398. ISBN 91-620-5398-1. ISSN 0282-7298.

Naturvårdsverket (2004e). *Bilförmåner påverkar utsläpp av koldioxid från bilar*. Naturvårdsverket. Rapport 5381. ISBN 91-620-5381-7. ISSN 0282-7298.

Naturvårdsverket (2003). *Ekonomiska styrmedel inom miljöområdet – En sammanställning*. Naturvårdsverket. Rapport 5333.

Naturvårdsverket (1999). *Miljökadliga subventioner i färjetrafiken*. Naturvårdsverket. Rapport 4990. ISBN 91-620-4990-9. ISSN 0282-7298.

Naturvårdsverket (1997). *Ett urval av statliga subventioner som kan antas motverka en ekologiskt hållbar utveckling*. Regeringsuppdrag

Naturvårdsverket och Energimyndigheten (2006). *Ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken*. ISBN 91-620-5616-6. ISSN 0282-7298.

OECD (2010a). *Interim Report of the Green Growth Strategy: Implementing our commitment for a sustainable future*. Meeting of the OECD Council at Ministerial Level. Paris 27-28 May 2010. C/MIN(2010)5.

OECD (2010b). *Estimates of support to agriculture*. Hämtad den 16 november 2010 från [www](http://www.oecd.org/dataoecd/30/57/45560121.xls?contentId=45560122):
<http://www.oecd.org/dataoecd/30/57/45560121.xls?contentId=45560122>
http://www.oecd.org/document/59/0,3343,en_2649_33797_39551355_1_1_1_37401,00.html

OECD (2010c). *Fossil Fuel Subsidies*. Hämtad den 18 november 2010 från [www](http://www.oecd.org/document/57/0,3343,en_2649_33713_45233017_1_1_1_1,00.html):
http://www.oecd.org/document/57/0,3343,en_2649_33713_45233017_1_1_1_1,00.html

OECD (2006). *Financial Support to Fisheries: Implications for Sustainable Development*. OECD. Paris.

OECD (2005a). *Environmentally Harmful Subsidies – Challenges for Reform*. ISBN 92-64-01204-4

OECD (2005b). *Environmentally Harmful Subsidies – Policy Issues and Challenges*. ISBN 92-64-01204-4

OECD (2004a). *Synthesis report on environmentally harmful subsidies*. SG/SD(2004)3FINAL.

OECD (2004b). *OECD Environmental Performance Reviews: Sweden*

OECD (2004c). *Agriculture and the Environment: Lessons Learned from a Decade of OECD Work*. OECD.

OECD (2003). *Environmentally Harmful Subsidies – Policy Issues and Challenges*. ISBN 92-64-10447-X.

Pearce, David.(2002). *Environmentally harmful subsidies: Barriers to sustainable development*. OECD workshop on environmentally harmful subsidies. Paris 7-8 November 2002.

Prop. 2009/10:1 Budgetpropositionen för 2010.

Prop. 2009/10:41 Vissa punktskattefrågor med anledning av budgetpropositionen för 2010.

Prop. 2004/05:1. Budgetpropositionen 2005.

Prop. 2004/05:100. Vårpropositionen 2005.

Prop. 2003/04:100. Vårpropositionen 2004: Bilaga 2 Redovisning av skatteavvikelser.

Prop. 2000/01:43. Ändringar i Atomansvarighetslagen

Riksdagen (2010). Utökat skadeståndsansvar vid kärnkraftsolyckor (CU29). Hämtad 21 juni 2010 från www.riksdagen.se/Webbnav/index.aspx?nid=7160&datum=2010-06-17

Riksrevisionen (2008). *Statens insatser för ett hållbart fiske*. RiR 2008:23. Stockholm: Riksdagstryckeriet. ISBN 978 91 7086 162 8.

Riksrevisionsverket (1998). *Subventioners inverkan på ekologisk hållbarutveckling – Tre fallstudier*. Riksrevisionsverket. Rapport 1998:6.

SCB (2010). *Miljörelaterade skatter, subventioner och utsläppsrätter*. SCB Rapport 2010:2. ISSN 1654-6822.

SCB (2004). *Nationalräkenskaper 1998-2003*. Sveriges Officiella Statistik. Statistiska meddelanden NR 10 SM 0401

SCB (2003). Environmental subsidies – a review of subsidies in Sweden between 1993 and 2000. SCB Rapport 2003:4. ISBN 91-618-1208-0. ISSN 1654-6822.

SCB (2000). Miljöskatter och miljöskadliga subventioner. SCB Rapport 2000:3. ISBN 91-618-1058-4. ISSN 1654-6822.

SGU: Sveriges Geologiska Undersökning (2003). *Grundvatten av god kvalitet*. Fördjupad utvärdering. SGU. Rapporter och meddelanden 114. ISBN 91-7158-685-7. ISSN 0349-2176.

Skatteverket (2011). Gruvindustriell verksamhet. Hämtat den 21 februari 2011 från www:

<http://www.skatteverket.se/foretagorganisationer/skatter/punktskatter/allapunktskatter/energiskatter/gruvindustriellverksamhet.4.121b82f011a74172e5880006304.html?posid=1&sv.search.query.allwords=gruvindustriell>

Skatteverket (2010a). Historiska skattesatser. Hämtad 28 juni 2010 från www:

<http://www.skatteverket.se/download/18.233f91f71260075abe8800026895/Historiska+skattesatser+2010.pdf>

Skatteverket (2010b). Ändrade skattesatser på bränslen och el fr.o.m. 1 januari 2010. Hämtad 28 juni 2010 från www:

http://www.skatteverket.se/download/18.233f91f71260075abe880003721/skattesatser_2010_ny_version.pdf

Skatteverket (2010c). Förändringar avseende beskattning av bränsle och elektrisk kraft som träder i kraft den 1 januari 2011. Hämtad 21 februari från www:

http://www.skatteverket.se/download/18.6fdde64a12cc4eee23080006350/Information_sammanst%C3%A4llning_%C3%A4ndringar_2011.pdf

Skatteverket (2010d). *Handledning för punktskatter 2010*. SKV 504 utgåva 13. ISBN 978-91-86525-16-3.

Skatteverket (2010e). Ändrade regler för beskattning av bränsle som förbrukas vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet. Hämtad den 21 februari från www:

http://www.skatteverket.se/download/18.6fdde64a12cc4eee23080001207/Information+industriell+verksamhet_101207.pdf

Skatteverket (2010f). Belopp och procent - inkomstår 2010/taxeringsår 2011.

Hämtad 29 september 2010 från www:

<http://www.skatteverket.se/privat/skatter/beloppprocent/2010.4.76a43be412206334b89800047590.html>

Skatteverket (2010g). Hämtad 20 juni från www:

<http://www.skatteverket.se/privat/svarpavanligafragor/inkomstavgift/privattjanster/inkomsterfaq/jagharformanavfribilhurberaknasformansvardet.5.18e1b10334ebe8bc8000117810.html?posid=8&sv.search.query.allwords=v%C3%A4rdet%20av%20bilf%C3%B6rm%C3%A5n>

Skatteverket (2008). Skatteverkets ställningstagande, dnr 131213965-08/111.

<http://www.skatteverket.se/rattsinformation/stallningstaganden/2008/stallningstaganden2008/13121396508111.5.3a7aab801183dd6bfd3800018525.html>

Skatteverket (2004a). *Författningar om punktskatter 2004*. SKV 490 utgåva 24.

Skatteverket (2004b). *Handledning för punktskatter 2004*. Skatteverket

Skatteverket (2004c). *Skatter i Sverige - Skattestatistisk årsbok 2004*. Skatteverket.

Skr. 2010/11:108 Redovisning av skatteutgifter 2011

Skr. 2009/10:195 Redovisning av skatteutgifter 2010

Skr. 2008/09:183 Redovisning av skatteutgifter 2009

Skr. 2003/04:137 Genomförande av EU:s jordbrukspolitik i Sverige

SLI: Sveriges Livsmedelsekonomiska Institut (2004). *Konsekvenser av 2003 års jordbrukspolitiska reform för jordbruksproduktionen i Sverige*. studie finansierad av Naturvårdsverket.

Swahn, Henrik och Swahn, Magnus (2007). *Miljödifferentering av det svenska sjöfartsstödet*. Stockholm: Naturvårdsverket Rapport 5706. ISBN 91-620-5706-5. ISSN 0282-7298.

Statens Offentliga Utredningar (2006). *Översyn av atomansvaret*. SOU 2006:43.

Statens Offentliga Utredningar (2005). *En BRASkatt? Beskattning av avfall som förbränns*. SOU 2005:23.

Statens Offentliga Utredningar (2003). *Havet – tid för en ny strategi. Havsmiljökommissionens betänkande*. SOU 2003:72.

Statens Offentliga Utredningar (1995). *Förmåner och sanktioner: en samlad redovisning*. SOU 1995:36.

Tillväxtverket (2010). *Transportbidrag*. Hämtad 31 juni 2010 från www.tillvaxtverket.se/huvudmeny/insatserfortillvaxt/transportbidragregionalpolitisktstod.4.21099e4211fdb8c87b800016807.html

Otryckta källor

Andersson, Per. Handläggare enheten för energi och transport, Naturvårdsverket, Stockholm. Samtal 13 september 2010.

Berglund, Anna-Karin. Handläggare Programledning fiskerifonden Samordningsenheten, Jordbruksverket, E-post 30 januari 2012.

Bjurström Legnerot, Ulrika. Storföretagsregionen Skatteverket. E-post 8 och 15 mars 2011

Blom, Sofia. Handläggare Miljöenheten Jordbruksverket. E-post 15 och 17 september 2010, 27 januari 2012.

Chaudhry, Qamer. Handläggare Strukturstödsenheten Fiskeriverket. E-post 27 och 30 augusti 2010.

De Vries, Tjitte. Chef för marknadsstödsenheten Jordbruksverket. E-post 20 och 21 september 2010.

Flodin, Lena, Storföretagsregionen Skatteverket. E-post 19 oktober 2010, 25 februari och 2 mars 2011.

Hansson, Mats-Olof, Finansdepartementet. E-post 14 mars 2011.

Kojer, Kay. Skatteverket. E-post 16 december 2010.

Leinsdorff, Liane. Kassaföreståndare Sveriges fiskares a-kassa. E-post 26 augusti 2010.

Persson, Rolf. Handläggare Fiskeriverket. E-post 31 augusti, 6 och 27 september och 14 december 2010.

Renström, Claes. Handläggare enheten för handel och marknad Jordbruksverket. E-post 22 oktober 2010.

Salmgren, Maria. Enhetschef Tillväxtverket. E-post 1 juli 2010.

Sandgren, Pernilla. Strålskyddsmyndigheten. E-post 16 maj och 22 juni 2011.

Sixtensson, Elin. Handläggare Tillväxtverket. E-post 10 och 16 november 2010, 25 januari 2012.

Bilaga 1 Sammanställning av potentiellt styrande och miljöskadliga subventioner

Storleken på subventionerna anges i miljoner kronor. De subventioner som är skatteavvikelser anges i netto, det vill säga faktiska skatteutgifter, för år 2004 och 2010 (2009) då inte annat anges. Skatteavvikelser jämförs med en specifik normskattesats och internationella jämförelser bör därför göras med försiktighet. Övriga subventioners storlek anges huvudsakligen i netto, men vissa subventioner anges i brutto på grund av tillgänglighet. Beräkningar för gemensam årsbasis har inte gjorts, varför uppgifterna inte kan jämföras i syfte att fastställa exakt förändring mellan åren. Då uppgift saknas visas --.

Energisektorn

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (Mkr) 2004/2009	Källreferenser
<p>Energiskatt på elförbrukning i vissa kommuner</p> <p>År 2004 utgörs normen för skatt på el av den skattesats som merparten av de svenska hushållen betalar. Den uppgår till 24,1 öre/kWh. I Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län samt kommunerna Sollefteå, Ånge, Örnsköldsvik, Malung, Mora, Orsa, Älvdalen, Ljusdal och Torsby är skattesatsen nedsatt till 18,1 öre/kWh. Skatteavvikelsen och subventionen uppgår till 6 öre/kWh.</p>	580 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
<p>År 2010 uppgår normen för skatt på el till 28,0 öre/kWh, vilken är skattesatsen för merparten av hushållen. I Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län samt kommunerna Sollefteå, Ånge, Örnsköldsvik, Ljusdal, Torsby, Malung, Mora, Orsa, och Älvdalen är skattesatsen nedsatt till 18,5 öre/kWh. Skatteavvikelsen och subventionen uppgår där till 9,5 öre/kWh. År 2009 var normskattesatsen 28,2 öre/kWh och den nedsatta skattesatsen 18,6 öre/kWh, vilket innebar att subventionen uppgick till 9,2 öre/kWh.</p>	910 (2010) 880 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183
<p>Energiskatt på el som används för gas-, värme-, vatten- och elförsörjning</p> <p>År 2004 är normen 24,1 öre/kWh. Skattesatsen för förbrukningen är nedsatt till 21,5 öre/kWh, vilket ger en skatteavvikelse på 2,6 öre/kWh. De län och kommuner som omfattas av den regionala nedsättningen på elförbrukning</p>	160 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100

betalar 18,1 öre/kWh, vilket innebär att subventionen är 6,0 öre/kWh där. Undantag gäller el som förbrukas i elpannor (>2MW) under perioden 1 november till 31 mars, där förbrukningen är nedsatt till 20,5 öre/kWh, vilket innebär att subventionen är 3,6 öre/kWh. I övriga delar av landet gäller i stället normalskattesatsen på 24,1 öre/kWh för förbrukning.		
Sedan år 2006 beskattas förbrukningen som vanlig elförbrukning. År 2010 är normalskattesatsen 28,0 öre/kWh, vilket innebär att subventionen slopades för de flesta hushåll. I Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län samt kommunerna Sollefteå, Ånge, Örnsköldsvik, Ljusdal, Torsby, Malung, Mora, Orsa, och Älvdalen är skattesatsen nedsatt till 18,5 öre/kWh, vilket innebär en subvention på 9,5 öre/kWh. De särskilda skattesatserna för elpannor slopades år 2006.	--	Skatteverket (2010a)
Differentierat energiskatteuttag på fossila bränslen för uppvärmning År 2004 uppgår skatteavvikelseerna och subventionerna för gasol till 23,0 öre/kWh, för naturgas 21,7 öre/kWh, för kol 20,0 öre/kWh, för tung eldningsolja 17,2 öre/kWh samt för villaolja 16,8 öre/kWh. Skatteavvikelseerna beräknas som skillnaden mellan skattesatserna på de olika energislagen och normalskattesatsen på elektrisk kraft som är 24,1 öre/kWh.	300 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
År 2010 är energiskatten på fossila bränslen för uppvärmning strukturerad efter bränslets energiinnehåll. Skatteutgifterna beräknas som skillnaden mellan skattesatsen på eldningsolja som utgör normen och skattesatserna på de olika energislagen. Skattesatsen för eldningsolja är 7,9 öre/kWh. Skatteavvikelseerna och subventionerna uppgår till 6,7 öre/kWh för gasol, till 5,6 öre/kWh för naturgas, till 3,5 öre/kWh för kol. År 2009 var skattesatsen för eldningsolja 8,0 öre och subventionerna uppgick till 6,8 öre/kWh för gasol, till 5,4 öre/kWh för naturgas och till 3,5 öre/kWh för kol. Riksdagen har beslutat att skattesatserna på de olika energislagen ska uppgå till 8,0 öre/kWh år 2011, vilket då motsvarar skattesatsen på eldningsolja. Därmed upphör denna subvention.	500 (2010) 350 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183
Skattebefrielse för det fossila innehållet vid avfallsförbränning År 2004 är avfallsförbränning undantaget från energi- och koldioxidskatter även då avfallet har ett fossilt ursprung.	--	SOU 2005:23
Fossilt kol i hushållsavfall har beskattats sedan den 1 juli 2006 med 16 öre/kg (energiskatt) och 3,84 kr/kg (koldioxidskatt) till 30 september 2010. Skatten slopades främst på grund av att skatten hade en obetydlig styreffekt. För att kompensera intäktsbortfallet har koldioxidskatten höjts generellt. Koldioxidutsläpp från avfallsförbränning ska till största del omfattas av EU:s system för handel med utsläppsprätter från och med 2013 och då prissätts koldioxidutsläppen där. Handelssystemet är dock inte problemfritt, se posten utsläppsprätter inom EU:s handelssystem för koldioxid.	--	Prop. 2009/10:41 Skatteverket (2010b) Skr. 2010/11:108
Energiskattebefrielse för biobränslen, torv m.m. för uppvärmning År 2004 utgår ingen skatt på biobränslen, torv (som är ett fossilt bränsle) m.m. som används för uppvärmning, vilket	3190 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100

innebär en avvikelse och subvention på 24,1 öre/kWh. Energiskatt utgår dock på råttolja med en skattesats som motsvarar energi- och koldioxidskatten på eldningsolja.		
År 2010 beskattas inte biobränslen, torv (som sedan 2006 klassificeras som en långsamt förnyelsebar energikälla) m.m. som används för uppvärmning, vilket innebär en avvikelse och subvention på 7,9 öre/kWh, då normen utgörs av energiskattesatsen på eldningsolja. År 2009 var subventionen 8,0 öre/kWh. Energiskatt utgår dock på råttolja med en skattesats som motsvarar energi- och koldioxidskatten på eldningsolja.	4920 (2010) 4530 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183
Nedsatt energiskatt på bränsle i kraftvärmeverk För bränsle som förbrukas vid samtidig produktion av värme och el i kraftvärmeverk medges avdrag för hela energiskatten på den del av bränslet som motsvarar värmeproduktionen.	190 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
År 2010 gäller ovanstående fortsatt. Enligt EG-direktiv finns det ingen skatt på den del av bränslet som motsvarar elproduktionen. Normen motsvaras av full skattesats för respektive bränsle, vilket innebär att skatteavvikelsen och subventionen för gasol är 1,2 öre/kWh, för naturgas 2,3 öre/kWh och för kol 4,4 öre/kWh. År 2009 var subventionen för gasol 1,2 öre/kWh, för naturgas 2,6 öre/kWh och för kol 4,5 öre/kWh. Från år 2011 ändras definitionen av vad som avses med kraftvärmeproduktion till att omfatta samtidig produktion av värme och skattepliktig elektrisk kraft i en och samma process, om den värme som skapas används och elverkningsgraden uppgår till minst 15 procent. Subventionen minskar då avdrag med 70 procent av energiskatten får göras.	350 (2010) 150 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183 Skatteverket (2010c)
Nedsatt energiskatt för fjärrvärmeleveranser till industrin År 2004 medges avdrag för hela energiskatten på den del av bränslet som motsvarar värmeproduktionen för bränsle som förbrukas vid samtidig produktion av värme och el i kraftvärmeverk.	260 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
År 2010 medges fjärrvärme som levereras till industrin fullt avdrag för energiskatten på bränsle och nedsatt skatt till 0,5 öre/kWh på el. Normen utgörs av full skattesats på respektive bränsle, vilket innebär att skatteavvikelsen och subventionen för gasol är 1,2 öre/kWh, för naturgas 2,3 öre/kWh och för kol 4,4 öre/kWh. För el är skatteavvikelsen och subventionen 27,5 öre/kWh. År 2009 var skatteavvikelsen och subventionen för gasol 1,2 öre/kWh, för naturgas 2,6 öre/kWh och för kol 4,5 öre/kWh. För el var skatteavvikelsen och subventionen 27,7 öre/kWh.	90 (2010) 100 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183
Nedsatt energiskatt på uppvärmningsbränslen inom industrin År 2004 är industrisektorn energiskattebefriad för användning av fossila bränslen i tillverkningsprocesser. Normen utgörs av full skattesats på dessa bränslen.	1250 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
År 2010 är industrisektorn fortsatt energiskattebefriad för användning av fossila bränslen i tillverkningsprocesser. Normen för alla fossila bränslen utgörs av full energiskattesats på eldningsolja, 7,9 öre/kWh. År 2009 var energiskatte-	680 (2010) 810 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195

satsen på eldningsolja, 8,0 öre/kWh. Riksdagen har beslutat att från och med år 2011 ta ut energiskatt motsvarande 30 procent av full energiskatt på eldningsolja, vilket motsvarar 2,4 öre/kWh. Därmed minskar skatteutgiften och subventionen från och med år 2011.		Skr. 2008/09:183
Nedsatt energiskatt på el som används inom industrin Industrisektorn är skattebefriad för användning av el. Från och med 1 juli 2004 beskattas dock elanvändningen med 0,5 öre/kWh. Normen utgörs av normalskattesatsen på el som är 24,1 öre/kWh, vilket gör att subventionen är 23,6 öre/kWh.	11660 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
År 2010 beskattas el som används i tillverkningsprocesser inom industrisektorn fortsatt med 0,5 öre/kWh. Normen utgörs av normalskattesatsen på el som är 28,0 öre/kWh, vilket innebär att skatteavvikelsen och subventionen är 27,5 öre/kWh. År 2009 var skatteavvikelsen och subventionen 27,7 öre/kWh.	12510 (2010) 11980 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/10:183
Nedsatt koldioxidskatt för uppvärmningsbränslen inom industrin År 2004 ges en nedsättning på 79 procent av koldioxidskattesatsen för all användning av fossila bränslen för industrisektorn. Normen utgörs av full skattesats på dessa bränslen.	4710 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
År 2010 medges en nedsättning och subvention med 79 procent av koldioxidskattesatsen för all användning av fossila bränslen för uppvärmning för industrin utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter. Normen utgörs av full koldioxidskattesats, 105 öre/kg koldioxid, vilket innebär att subventionen är 83,0 öre/kg. År 2009 var nedsättningen densamma. Riksdagen har beslutat att minska subventionen och nedsättning medges med 70 procent från och med år 2011 och med 40 procent från och med år 2015.	990 (2010) 3560 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183
Särskild nedsättning av koldioxidskatt för uppvärmning inom industrin År 2004 ges nedsättning utöver den generella nedsättningen om koldioxidskatten överstiger 0,8 procent av det enskilda företags omsättning för energiintensiva industriföretag. För det överskjutande beloppet sätts skatten ned till 24 procent. Företag inom cement-, kalk-, glas och stenindustri är dock befriade från den del av koldioxidskatten som överstiger 1,2 procent av omsättningen. EU:s minimiskatter måste dock alltid respekteras.	190 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
År 2010 medges fortsatt nedsättning för energiintensiva industriföretag utöver den generella nedsättningen på 79 procent, då koldioxidskatten överstiger 0,8 procent av det enskilda företags omsättning. För det överskjutande beloppet sätts skatten ned till 24 procent. EU:s minimiskattesatser måste dock alltid respekteras. Normen utgörs av full koldioxidskattesats. År 2009 var nedsättningen densamma. Riksdagen har beslutat att fasa ut begränsningsnivån i två steg. År 2011 höjs begränsningsnivån från 0,8 till 1,2 procent av det enskilda företags omsättning. Från och med år 2015 slopas begränsningsnivån, vilket innebär att	10 (2010) 10 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183

endast den generella nedsättningen gäller.		
<p>Nedsatt koldioxidskatt för fjärrvärmeleveranser till industrin</p> <p>År 2004 medges ett avdrag på 79 procent av koldioxidskatten på bränslen för fjärrvärme som levereras till industrin. För 2003 medgavs nedsättning med 75 procent. Normen utgörs av full skattesats, 91 öre/kg koldioxid (2004).</p>	640 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
<p>År 2010 medges fjärrvärme som levereras till industrin avdrag på 79 procent av koldioxidskatten på bränslen, vilket innebär en subvention på 83,0 öre/kg. Normen utgörs av full skattesats, 105 öre/kg. År 2009 var avdraget och subventionen densamma.</p> <p>Riksdagen har beslutat att subventionen ska minska och nedsättning medges med 70 procent från och med år 2011 och 40 procent från och med år 2015.</p>	30 (2010) 450 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183
<p>Koldioxidskattebefrielse för elproduktion</p> <p>År 2004 utgår ingen koldioxidskatt för bränsle vid elproduktion. Normen är full skattesats, 91 öre/kg koldioxid.</p>	2090 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
<p>År 2010 är alla bränslen, utom högbeskattad olja, som förbrukas för produktion av skattepliktigt elkraft helt skattebefriade vad gäller koldioxidskatt.</p>	-- (2009)	Skatteverket (2010d)
<p>Nedsättning av koldioxidskatt på bränsle i kraftvärmeverk</p> <p>År 2004 får avdrag göras för 79 procent av koldioxidskatten på den del av bränslet som motsvarar värmeproduktionen för bränsle som förbrukas vid samtidig produktion av värme och el i kraftvärmeverk. För 2003 medgavs nedsättning med 75 procent.</p>	1310 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
<p>År 2010 får avdrag göras för 79 procent av koldioxidskatten på den del av bränslet som motsvarar värmeproduktionen om inte kraftvärmearläggningen ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter. Normen utgörs av full koldioxidskattesats, dvs. 105 öre/kg, vilket innebär att subventionen är 83 öre/kWh. År 2009 var avdraget och subventionen densamma.</p> <p>Riksdagen har beslutat att avdrag medges med 70 procent från och med år 2011 och med 40 procent från och med år 2015, vilket innebär att subventionen minskar.</p>	840 (2009)	Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183
<p>Koldioxidskattebefrielse för torv</p> <p>År 2004 är torv ett fossilt bränsle, som är befriat från koldioxidskatt. Normen för koldioxidskatt är 91 öre/kg koldioxid.</p>	1460 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
<p>År 2010 är torv fortsatt befriat från koldioxidskatt. Sedan 2006 klassificeras torv som långsamt förnyelsebart energikälla. Normen är full koldioxidskattesats, vilket innebär att subventionen är 105 öre/kg. År 2009 var subventionen densamma.</p>	1360 (2009)	Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183

<p>Nedsatt energiskatt för diesel i gruvindustriell verksamhet År 2004 ges avdrag med 100 procent av energiskatten för förbrukning av diesel vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar. Skattebefrielsen gäller endast större gruvbolag.</p>	--	Lena Flodin och Ulrika Bjurström Legneröt, Skatteverket
<p>År 2010 är avdraget fortsatt 100 procent av energiskatten för förbrukning av diesel vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar. Antalet bolag som omfattas av skattebefrielsen utökades 9 april 2008, då gruvindustriell verksamhet anses som industriell verksamhet som inbegriper brytning ovan eller under jord av fast berg för att utvinna mineral. Den utökade skattebefrielsen gjorde det möjligt att ansöka om återbetalning från och med år 2007. Dieselförbrukning medges avdrag med 84 procent av energiskatten från 2011. År 2013 ökar subventionen till 86 procent av energiskatten.</p>	80 (2010)	Skr. 2010/11:108 Skatteverket (2011), (2010e) Skatteverket (2008) Ulrika Bjurström Legneröt, Skatteverket
<p>Nedsatt koldioxidskatt för diesel i gruvindustriell verksamhet År 2004 ges avdrag med 79 procent av koldioxidskatten för förbrukning av diesel vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar. Skattebefrielsen gäller endast större gruvbolag.</p>	--	Lena Flodin och Ulrika Bjurström Legneröt, Skatteverket
<p>År 2010 är avdraget fortsatt 79 procent av koldioxidskatten för förbrukning av diesel vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar. Antalet bolag som omfattas av skattebefrielsen utökades 9 april 2008, då gruvindustriell verksamhet anses som industriell verksamhet som inbegriper brytning ovan eller under jord av fast berg för att utvinna mineral. Den utökade skattebefrielsen gjorde det möjligt att ansöka om återbetalning från och med år 2007. Dieselförbrukning medges avdrag med 70 procent av koldioxidskatten från 2011. År 2015 sänks avdraget till 40 procent av koldioxidskatten, vilket innebär att subventionen minskar.</p>	150 (2010)	Skr. 2010/11:108 Skatteverket (2011), (2010e) Skatteverket (2008) Ulrika Bjurström Legneröt, Skatteverket
<p>Svavelskattebefrielse för bränsle i metallurgiska processer År 2004 är bränsle som förbrukas i metallurgiska processer som förekommer inom exempelvis järn- och stålindustrin, vid gjutning av metall samt metallåtervinning, befriat från svavelskatt.</p>	--	Skatteverket (2004a)
<p>År 2010 är bränsle som förbrukas i metallurgiska processer fortsatt befriat från svavelskatt.</p>	--	Skatteverket (2010d)

<p>Svavelskattebefrielse för bränsle i framställning av produkter för vilka tillverkaren har skatteplikt</p> <p>År 2004 gäller svavelskattebefrielse för bränsleförbrukning i produktion av mineraloljeprodukter, kolbränslen, petroleumkoks eller andra produkter för vilka tillverkaren har skatteplikt.</p>	--	Skatteverket (2004a)
<p>År 2010 gäller svavelskattebefrielse för bränsle som används vid framställning av energiprodukter eller andra produkter för vilka tillverkaren har skatteplikt. Som energiprodukt räknas exempelvis bensin, diesel, gasol, kol, gas och el.</p>	--	Skatteverket (2010d)
<p>Svavelskattebefrielse för bränsle som förbrukas i sodapannor eller i lutpannor</p> <p>År 2004 är detta bränsle befriat från svavelskatt.</p>	--	Skatteverket (2004a)
<p>År 2010 är bränslet fortsatt befriat från svavelskatt.</p>	--	Skatteverket (2010d)
<p>Svavelskattebefrielse för bränsle i tillverkning av andra mineraliska ämnen än metaller</p> <p>År 2004 gäller skattebefrielse för bränsle som används i produktion av andra mineraliska ämnen än metaller, det vill säga inom cement-, kalk-, sten- och glasindustrin.</p>	--	Skatteverket (2004a)
<p>År 2010 gäller skattebefrielsen under förutsättning att materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller att dess inre fysikaliska struktur ändras.</p>	--	Skatteverket (2010d)
<p>Svavelskattebefrielse för bränsle som används för värmeproduktion för leverans till viss verksamhet</p> <p>År 2010 är bränsle som förbrukas i produktion av värme som levereras till viss verksamhet, exempelvis framställning av energiprodukter, framställning av andra mineraliska ämnen än metaller, och metallurgiska processer, befriat från svavelskatt. Skattebefrielsen infördes 1 januari 2007.</p>	--	Skatteverket (2010d) Lena Flodin, Skatteverket
<p>Svavelskattebefrielse för bränsle för annat ändamål än bränsle eller bränsle för uppvärmning</p> <p>År 2004 gäller skattebefrielse för bränsle som vid tillverkning ingår kemiskt oförändrat i en produkt utan att förbränning av bränslet sker. Exempel på bränslen är oljor som används som lösningsmedel, bränsle som används som reduktionsmedel vid elektrotermiska processer och bränsle som används i en kemisk reaktion vid kemiska processindustrier.</p>	--	Skatteverket (2004a) Lena Flodin, Skatteverket

<p>År 2010 gäller fortsatt skattebefrielse för bränsle som vid tillverkning ingår kemiskt oförändrat i en produkt utan att förbränning av bränslet sker. Exempel är oljor som används som lösningsmedel, bränsle som används som reduktionsmedel vid elektrotermiska processer och bränsle som används i en kemisk reaktion vid kemiska processindustrier.</p>	--	Skatteverket (2010d) Lena Flodin, Skatteverket
<p>Utsläppsrätter inom EU:s handelssystem för koldioxid</p> <p>Fördelningen av utsläppsrätter är gratis och detta kan ses som en subvention, eftersom rätten att släppa ut koldioxid inte kostar något för den som släpper ut. Från och med år 2013 ska auktionering vara huvudregel som tilldelningsmetod av utsläppsrätter. Från 2013 ska cirka 50 procent av det totala antalet utsläppsrätter auktioneras ut. Auktioneringen ska successivt öka i omfattning med sikte på auktionering av 70 procent av det totala antalet utsläppsrätter år 2020 (med målet 100 procent år 2027). Dock kommer även i fortsättningen industrisektorer utsatta för koldioxidläckage, det vill säga att aktörer flyttar sin produktion till länder utanför EU där högre utsläppsnivåer är tillåtna, att kunna ansöka om fri tilldelning av utsläppsrätter. Denna regel gäller inte elproducenter.</p>	--	SCB (2010)
<p>Elcertifikat</p> <p>Syftet med elcertifikatsystemet är att ge Sverige en ökad produktion av förnyelsebar el i småskaliga kraftverk, för att minska utsläppen av växthusgaser. Det marknadsbaserade systemet infördes den 1 maj 2003 och handel sker mellan producenter av förnybar el och kvotpliktiga. Syftet är att öka produktionen av förnybar el på ett kostnadseffektivt sätt, genom att konkurrens uppstår mellan de förnybara energikällorna. Vattenkraft är visserligen en förnyelsebar energikälla, men medför alltid en viss negativ påverkan på miljön. Med rätt åtgärder kan negativa effekter minskas.</p> <p>En stor del av Sveriges vattenförekomster uppnår inte god ekologisk status på grund av problem orsakade av bland annat vandringshinder i vattendrag. Vandringshinder försvårar eller omöjliggör för fisk och andra vattenorganismer att sprida sig mellan sjöar och delar av samma vattendrag. Nyproducerade och utbyggda vattenkraftverk med en installerad effekt på mindre än 1,5 MW är bland andra berättigade till ekonomiskt stöd i form av elcertifikat. De småskaliga kraftverken bidrar med mindre än 1,5 procent av elproduktionen från svensk vattenkraft samtidigt som de utgör ca 83 procent av vattenkraftsanläggningarna. Därför gynnas endast en liten del av den totala kraftproduktionen av elcertifikaten, medan ett stort antal vattendrag påverkas negativt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elcertifikat stimulerar ett intensivare bruk av vattnet. Kraftverksägare som genomför åtgärder för att öka möjligheten att följa miljö kvalitetsnormerna för vatten, riskerar att få färre elcertifikat. - Elcertifikat kan göra det lönsamt att bygga kraftverk i outbyggda älvssträckor, som tidigare inte varit lönsamma att exploatera. Driften kan även återupptas i nedlagda kraftverk, som utan elcertifikat skulle kunna rivras så att den ekologiska funktionen i vattendragen kan återställas. - Elcertifikat har getts till verksamheter som saknat tillstånd till vattenverksamhet, vilket innebär att miljöeffekterna av driften inte behöver ha prövats enligt miljöbalken. 	--	Håkan Häggström, Naturvårdsverket Naturvårdsverket (2011)

<p>Kärnkraftens försäkringsansvar</p> <p>År 2004: Skadeståndsplikten för reaktorolyckor med kärnkraft regleras i Pariskonventionen och Brysselkonventionen, som i Sverige omsätts i Atomansvarighetslagen. Enligt konventionerna krävs det att anläggningsinnehavare av en kärnkraftsreaktor (driftbolag) tecknar ansvarsförsäkring. År 2004 är innehavarens ansvar för skador vid en kärnkraftsolycka begränsat till ca 3,3 miljarder kronor (baserat på värdet av 300 miljoner särskilda dragningsrätter). Enligt Atomansvarighetslagen ska innehavaren av en kärnkraftsreaktor försäkra sig till motsvarande belopp.</p>	<p>Svårt att uppskatta subventionen, men om skadeansvaret utvidgas, skulle försäkringskostnad en öka och därmed också kostnaden för att framställa kärnkraftsel.</p>	<p>Atomansvarighetslagen (1968:45) Prop. 2000/01:43</p>
<p>År 2011: Genom den nya lagen om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor (2010:950) kommer det att införas obegränsat skadeståndsansvar och krav på att innehavare av en kärnkraftsreaktor har 12 miljarder kr (1200 miljoner euro) tillgängliga för skadestånd. Det innebär att anläggningsinnehavarens (driftbolagens), men inte ägarens, tillgångar kan tas i anspråk. I frågan om ansvarsgenombrott gäller att moderbolaget inte kan tvingas ansvara för dotterbolagets skulder i de situationer där dotterbolaget (anläggningsinnehavaren) saknar möjlighet att kompensera de skadelidande efter en radiologisk olycka. I den nya lagen ska ansvarsbeloppet täckas av en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet, till exempel borgen från moderbolaget till dotterbolaget. Lagen har ännu inte trätt i kraft på grund av att 2004 års ändringar i konventionerna ännu inte ratificerats av tillräckligt många konventionsparter.</p>	<p>Liksom tidigare svårt att uppskatta subventionen, men om skadeansvaret utvidgas, skulle kostnaden för att täcka skadeståndsansvaret öka. Då skulle också kostnaden för att framställa kärnkraftsel öka.</p>	<p>Riksdagen (2010) Pernilla Sandgren, Strålskyddmyndigheten SOU 2006:43 SOU 2009:88 Prop. 2009/10:173</p>

Transportsektorn

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (Mkr) 2004/2009	Källreferenser
<p>Energiskatt på diesel i motordrivna fordon</p> <p>År 2004 jämförs skattesatsen för dieselolja i miljöklass 1 med skattesatsen för bensen i miljöklass 1, vilken utgör normen på hela transportområdet. I praktiken utgörs nästan all bensen- och dieselolje användning av miljöklass 1. Skattesatsen för bensen i den främsta miljöklassen är 30 öre/kWh medan dieselolja i den främsta miljöklassen beskattas med 7 öre/kWh.</p>	6320 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
<p>År 2010 är skattesatsen för bensen i den främsta miljöklassen 33,8 öre/kWh medan dieselolja i den främsta miljöklassen beskattas med 13,3 öre/kWh. Skatteavvikelsen uppgår därmed till 20,5 öre/kWh för dieselbränsle. År 2009 var skattesatsen för bensen i den främsta miljöklassen 34,1 öre/kWh medan dieselolja i den främsta miljöklassen beskattades med 13,4 öre/kWh. Skatteavvikelsen uppgick därmed till 20,7 öre/kWh för dieselbränsle. Riksdagen har beslutat att höja skatten på dieselolja till motsvarande 15,3 öre/kWh år 2011 och 17,3 öre/kWh år 2013, vilket innebär att subventionen minskar.</p>	8870 (2010) 7980 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183
<p>Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift</p> <p>År 2004 gäller befrielsen elförbrukning för järnväg och tunnelbana. Skatteavvikelsen uppgår till 30 öre/kWh.</p>	820 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
<p>År 2010 gäller fortsatt befrielsen elförbrukning för järnväg och tunnelbana. Skatteavvikelsen och subventionen uppgår till 33,8 öre/kWh, som är energiskattesatsen för bensen i miljöklass 1. År 2009 uppgick subventionen till 34,1 öre/kWh.</p>	1010 (2010) 1010 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183
<p>Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift</p> <p>År 2004 gäller befrielsen bränsleförbrukning i dieseldrivna järnvägsfordon. Skatteavvikelsen uppgår till 30 öre/kWh.</p>	90 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
<p>År 2010 gäller fortsatt befrielsen bränsleförbrukning i dieseldrivna järnvägsfordon. Skatteavvikelsen och subventionen uppgår till 33,8 öre/kWh, som är energiskattesatsen för bensen i miljöklass 1. År 2009 uppgick subventionen till 34,1 öre/kWh.</p>	20 (2010) 20 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183

<p>Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes sjöfart År 2004 uppgår skatteavvikelsen till 30 öre/kWh för all inrikes yrkesmässig sjöfart. Bränsle för användning av privata ändamål beskattas.</p>	590 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100 Skatteverket (2004b)
<p>År 2010 beskattas inte bränsle som används vid yrkesmässig sjöfart. Skatteavvikelsen och subventionen utgörs av energiskattesatsen för bensin i miljöklass 1, dvs. 33,8 öre/kWh. År 2009 uppgick subventionen till 34,1 öre/kWh. Bränsle för användning av privata ändamål beskattas.</p>	510 (2010) 260 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183
<p>Skattebefrielse på bränsle för utrikes sjöfart Bränsle för utrikes sjöfart beskattas inte. Sjöfartens svavelutsläpp är större än alla utsläpp på land sammantagna på grund av att sjöfarten fortfarande kan använda tunga, svavelrika oljor som bränsle. International Maritime Organization, IMO, har beslutat att sjöfartens utsläpp ska minskas. Sjöfartsbränsle globalt har i genomsnitt en svavelhalt på ca 2,7 procent och beslutet innebär en global begränsning av svavelhalten i bränsle till 0,5 procent i bränsle år 2020 eller år 2025. I Sveriges närområde (Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen) medför beslutet maximalt 1,0 procent svavel i bränslet från och med år 2010 och 0,1 procent år 2015. Diskussioner förs om att inkludera europeisk sjöfart till handeln med utsläppsrätter för växthusgaser inom EU. Indexering av fartyg för att skärpa energieffektivitet diskuteras också på internationell nivå.</p>	-- (2010)	Naturvårdsverket och Energimyndigheten (2006) Per Andersson, Naturvårdsverket Naturvårdsverket (2010a) Naturvårdsverket (2010b)
<p>Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart År 2004 beskattas inte bränsle som används som flygbränsle. Detta gäller både privat och yrkesmässig förbrukning. Skatteavvikelsen uppgår till 30 öre/kWh.</p>	-- (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
<p>Sedan den 1 juli 2008 beskattas flygbränsle vid privat förbrukning. Yrkesmässig förbrukning av flygbränsle beskattas inte. Normen utgörs av energiskattesatsen för bensin i miljöklass 1, vilket innebär att subventionen är 33,8 öre/kWh 2010. År 2009 var subventionen 34,1 öre/kWh.</p>	770 (2010) 750 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183
<p>Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel År 2004 gäller att gasol och naturgas som används för drift av motordrivna fordon, fartyg eller luftfartyg är helt befriade från energiskatt. Skatteavvikelsen och subventionen utgörs av energiskattesatsen för bensin i miljöklass 1: 30,7 öre/kWh.</p>	-- (2004)	Skatteverket (2004b) Mats-Olof Hansson, Finansdepartementet
<p>År 2010 är naturgas och gasol som används som drivmedel fortsatt befriade från energiskatt. Skatteavvikelsen och subventionen utgörs av energiskattesatsen för bensin i miljöklass 1: 33,8 öre/kWh. År 2009 var subventionen 34,1 öre/kWh.</p>	120 (2010) 150 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183

<p>Nedsatt koldioxidskatt för naturgas och gasol som drivmedel År 2004 är skattesatsen nedsatt för gasol och naturgas som används för drift av motordrivna fordon, fartyg eller luftfartyg jämfört med gasol och naturgas som används för andra ändamål. För Naturgas motsvarar nedsättningen och subventionen ca 43 procent, det vill säga 39 öre/kg. För gasol är nedsättningen och subventionen 51 procent, det vill säga 46,4 öre/kg. Normen utgörs av full koldioxidskatt som är 91 öre/kg.</p>	<p>-- (2004)</p>	<p>Skatteverket (2004b) Prop. 2003/04:1 Lena Flodin, Skatteverket</p>
<p>År 2010 är skattesatsen nedsatt för naturgas och gasol som drivmedel jämfört med den för uppvärmning. För naturgas motsvarar nedsättningen och subventionen 41 procent av koldioxidskattesatsen, det vill säga 43,1 öre/kg, medan den för gasol motsvarar 48 procent, det vill säga 50,4 öre/kg. Normen utgörs av full koldioxidskattesats, 105 öre/kg. År 2009 var nedsättningen och subventionen densamma. Riksdagen har beslutat att subventionen för både naturgas och gasol ska fasas ut och motsvara 30 procent år 2011, 20 procent år 2013 och upphöra år 2015.</p>	<p>30 (2010) 40 (2009)</p>	<p>Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183</p>
<p>Koldioxidskattebefrielse för bandrift År 2004 gäller befrielsen bränsleförbrukning i dieseldrivna järnvägsfordon. Normen för koldioxid var 91 öre/kg koldioxid.</p>	<p>80 (2004)</p>	<p>Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100</p>
<p>År 2010 är bränsleförbrukning i dieseldrivna järnvägsfordon fortsatt befriad från koldioxidskatt. Normen utgörs av full koldioxidskattesats, vilket innebär att subventionen är 105 öre/kg. År 2009 var subventionen densamma.</p>	<p>20 (2010) 20 (2009)</p>	<p>Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183</p>
<p>Koldioxidskattebefrielse för inrikes sjöfart År 2004 beskattas inte bränslen för yrkesmässig inrikes sjöfart. Normen för koldioxidskatt var 91 öre/kg koldioxid. Bränsle för privat förbrukning beskattas.</p>	<p>500 (2004)</p>	<p>Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100</p>
<p>År 2010 är bränsle för yrkesmässig sjöfart fortsatt befriad från koldioxidskatt. Normen är full koldioxidskattesats, vilket innebär att subventionen är 105 öre/kg. År 2009 var subventionen densamma. Bränsle för privat förbrukning beskattas.</p>	<p>450 (2010) 230 (2009)</p>	<p>Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183</p>
<p>Koldioxidskattebefrielse för inrikes luftfart År 2004 beskattas inte flygbränsle. Detta gäller både privat och yrkesmässig förbrukning. Normen för koldioxidskatt var 91 öre/kg koldioxid.</p>	<p>-- (2004)</p>	<p>Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100</p>
<p>Sedan den 1 juli 2008 beskattas flygbränsle vid privat förbrukning, men yrkesmässig förbrukning beskattas inte. Normen är full koldioxidskattesats, vilket innebär att subventionen är 105 öre/kg. År 2009 var subventionen densamma.</p>	<p>720 (2010) 690 (2009)</p>	<p>Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195</p>

		Skr. 2008/09:183
<p>Koldioxidskattebefrielse för utrikes luftfart</p> <p>Bränsle för utrikes luftfart beskattas inte. Från och med år 2012 inkluderas flygsektorn i systemet för utsläppshandel. Flyg som lyfter från och landar på flygplatser inom EU oavsett destination eller avreseland omfattas. Även flygningar till, från, inom och mellan EES-länderna omfattas av handelssystemet. Undantag görs endast för militära flygningar, räddningsflyg och flygningar för polisen, skolflyg samt för mindre flygplan (med startvikt under 5700 kg). EU kommer att utreda hur andra styrmedel kan påverka flygets utsläpp av kväveoxider och dess klimateffekt.</p>	--	Pearce (2002) Naturvårdsverket (2010c)
<p>Svavelskattebefrielse för bandrift</p> <p>År 2004 är bränsleförbrukning i tåg eller annat spårbundet färdmedel helt befriad från svavelskatt. Befrielsen gäller inte bensin eller högbeskattad diesel.</p>	--	Skatteverket (2004a)
<p>År 2010 är bränsleförbrukning i tåg eller annat spårbundet färdmedel fortsatt helt befriad från svavelskatt. Befrielsen gäller inte bensin eller högbeskattad diesel.</p>	--	Skatteverket (2010d)
<p>Svavelskattebefrielse på bränsle för inrikes sjöfart</p> <p>År 2004 beskattas inte bränsle som används vid yrkesmässig sjöfart. Skatteavvikelsen och subventionen utgörs av energiskattesatsen för bensin i miljöklass 1, dvs. 30,7 öre/kWh. Bränsle för användning av privata ändamål beskattas.</p>	--	Skatteverket (2004a)
<p>År 2010 är bränsle som används vid yrkesmässig sjöfart fortsatt skattebefriat. Skatteavvikelsen och subventionen utgörs av energiskattesatsen för bensin i miljöklass 1, dvs. 33,8 öre/kWh. Bränsle för användning av privata ändamål beskattas.</p>	--	Skatteverket (2010d)
<p>Svavelskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart</p> <p>År 2004 gäller skattebefrielse för yrkesmässig förbrukning av flygbensin. Vid privat förbrukning är flygbensin och flygfotogen skattebefriade. Normalt sett innehåller dock varken flygbensin eller flygfotogen sådan mängd svavel som innebär skatteplikt.</p>	--	Skatteverket (2004a) Lena Flodin, Skatteverket
<p>År 2010 är yrkesmässig förbrukning av bränsle i form av flygbensin och flygfotogen fortsatt skattebefriat. Flygbränsle vid privat förbrukning beskattas. Normalt sett innehåller dock varken flygbensin eller flygfotogen sådan mängd svavel som innebär skatteplikt.</p>	--	Skatteverket (2010d)
<p>Reseavdrag</p> <p>År 2004 är kostnader för resor till och från arbetsplatsen som överstiger 7 000 kronor avdragsgilla vid inkomsttaxeringen. 948 000 inkomsttagare gjorde avdrag och i genomsnitt var avdraget drygt 12 500 kronor. Avdragets</p>	4900 (2004)	Prop. 2004/05:100, Skatteverket (2004c) Kay Kojer,

utformning leder till att den enskildes kostnader för biltransporter sänks.		Skatteverket
År 2010 är kostnaderna som överstiger 9 000 kr avdragsgilla vid inkomsttaxeringen. Även år 2009 var kostnader som översteg 9 000 kr avdragsgilla och 937 000 inkomsttagare yrkade avdrag. Avdraget var i genomsnitt ca 14 600 kr. Avdraget är inte miljödifferierat. Avdragets utformning kan fungera som ett incitament för ökad biltransport, då transportkostnaderna sänks och kostnaderna för kollektivtransport sällan överstiger 9000 kr. Avdrag får göras vid utgifter för väg-, bro- eller färjeavgift. Detta gäller både arbetsresor med egen bil och med förmånsbil. Utgifter för trängselskatt får dras av om egen bil använts.	4350 (2010) 5070 (2009)	Skatteverket (2010f) Kay Kojer, Skatteverket Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195
Förmånsbeskattning av tjänstebilar Värdet av bilförmån beräknas efter en schablonmetod exklusive drivmedel. Om det i bilförmånen ingår fritt drivmedel ska drivmedelsförmånen värderas till marknadsvärdet multiplicerat med faktorn 1,2. Marginalskatten för förmånstagare är oftast 50 procent, vilket betyder att drivmedelsförmånen leder till att förmånstagaren inte behöver stå för mer än 60 procent av drivmedelskostnaden.	--	Naturvårdsverket (2004e)
År 2010 är reglerna desamma som ovan. Dessutom gäller att om minst 3 000 mil körs i tjänsten med förmånsbil ska arbetsgivaren sätta ned förmånsvärdet till 75 procent, vilket innebär en ytterligare subvention.	--	Skatteverket (2010g)
Avgiftsfri/subventionerad parkering vid arbetsplatsen Fri eller subventionerad parkering vid arbetsplatsen betraktas idag som en skattepliktig förmån. Efterlevnaden av dessa regler har tidigare varit mycket låg. I egenskap av arbetsgivare ger den offentliga sektorn således i vissa fall en subvention till sina anställda. En studie visar att den här subventionen har stor påverkan på om man som arbetspendlare tar bilen i Stockholmsområdet. Studien uppskattar att 15-20 000 bilar körs in till Stockholms innerstad och parkeras på subventionerad parkeringsplats.	--	Jansson och Wall (2002)
Personbefordran År 2004 avses med personbefordran inte bara resor i kollektivtrafik och taxiresor utan även turist- och charterresor, sightseeingturer och liknande, oavsett vilket transportmedel som används. Skattesatsen för dessa grupper är 6 procent, vilket innebär en skatteavvikelse och subvention avseende mervärdesskatt.	3510 (2004)	Prop. 2004/05:100
År 2010 är skattesatsen fortsatt 6 procent, vilket innebär en skatteavvikelse och subvention avseende mervärdesskatt.	5640 (2010) 4880 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195
Internationell personbefordran År 2004 räknas transport till eller från utlandet som export. Eftersom export är momsbefriad innebär det att en resa från	710 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100

ort i Sverige till en ort i utlandet i sin helhet är frikallad från skatteplikt. Skattebefrielsen gäller både luft-, vatten- och landtransporter. Beloppet i tabellen avser inrikes del av utrikes buss- och tågtransporter.		
År 2010 är reglerna desamma. Skattebefrielsen ger upphov till en skatteavvikelse och subvention avseende mervärdesskatt. Beloppen i tabellen avser inrikes del av utrikes buss- och tågtransporter.	640 (2010) 790 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195
Sjöfartsstöd År 2004 ges sjöfartsstöd till last- och passagerarfartyg i internationell trafik. Syftet med stödet är att ge svensk sjöfartsnäring konkurrensvillkor som är likvärdiga med andra EU-länders. Stödet ges genom att arbetsgivarens skattekonto krediteras ett belopp motsvarande skatteavdrag och arbetsgivaravgifter på sjöinkomst. Krediteringen utgör en skatteavvikelse.	1680 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
År 2010 ges fortsatt sjöfartsstöd i konkurrenssyfte. På den internationella sjöfartsmarknaden är kostnaden för ombordsanställda ca hälften av den svenska kostnaden. Även med stöd är de svenska kostnaderna mer än 40 procent högre. Stödet utformas enligt den så kallade nettomodellen som innebär att rederierna inte betalar inkomstskatt och sociala avgifter för de ombordanställda. Stödet skulle kunna ses som en subvention då det är ett bidrag till svenskflaggade fartyg. Stödet har dock inte lika direkt miljökadlig koppling som tidigare nämnd skattebefrielse av bränsle. De flesta grannländer ger liknande stöd och det finns därför risk för utflaggning om stödet tas bort. Miljödifferiering av stödet har diskuterats för att ge incitament till utsläppsminskning.	1340 (2010) 1420 (2009) 1 januari 2010 gavs stöd till 202 av 236 svenskflaggade handelsfartyg. År 2009 var stödet 1900 Mkr (brutto) och omfattade 9 200 personer, vilket motsvarar 210 000 kr per anställd (ca 154 000 kr netto).	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Swahn och Swahn (2007) Andersson och Forsblad (2010)
Transportbidrag År 2004 är transportstödet ett regionalpolitiskt stöd med avsikt att kompensera för kostnadsnackdelar till följd av långa transportavstånd. Bidragets storlek varierar mellan som lägst 15 procent och som högst 45 procent av fraktkostnaderna beroende på geografiskt område. Bidrag betalas till företag som har långa avstånd till avsättningsmarknaderna. Fördelningen per transportslag: järnväg 15,3 procent, trafik på väg (bil) 72,8 procent och båt 11,9 procent. I bil ingår även kombitransporter. Gods kan alltså hämtas från företaget av bil som sedan går på järnväg den längre sträckan. Här finns ett mörkertal eftersom transportföretagen inte redovisar om de haft kombitransporter. Oavsett kombitransporter kan sägas att majoriteten av transporterna går med bil.	359 (2004)	Elin Sixtensson, Tillväxtverket

<p>År 2010 ges fortsatt transportbidrag till näringslivet i de fyra nordligaste länen. Bidrag ges för transporter på sträckor som överstiger 401 km och varierar mellan 10 procent och 45 procent av fraktkostnaderna beroende på geografiskt område. Stöd ges till godstransporter på väg, järnväg eller till sjöss. Transportbidraget uppmuntrar till mer transporter och ger incitament till företag att lokalisera sig i Norrland och satsa på transportintensiv tillverkning. För år 2010 var fördelningen per transportslag följande: järnväg 9,5 procent, trafik på väg (bil) 81,1 procent och båt 9,4 procent. I bil ingår även kombitransporter, men dessa redovisas inte av transportföretagen. Oavsett kombitransporter kan sägas att majoriteten av transportererna går med bil. Utnyttjande av bidraget är tydligt kopplat till konjunkturen.</p>	<p>366 (år 2010) 377 (år 2009)</p>	<p>Tillväxtverket (2010) Maria Salmgren, Elin Sixten Tillväxtverket. Engström et al. (2001)</p>
--	--	---

Jordbruk- och fiskesektorn

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (Mkr) 2004/2009	Källreferenser
<p>Tullskydd inom jordbruket</p> <p>År 2005 syftar tullskyddet till att höja priset på den importkonkurrerande produkten till den prisnivå som eftersträvas inom EU. Stödet kan betraktas som potentiellt miljökadligt eftersom högre priser ger incitament att producera mer. Matproduktionen står för en stor del av kväve- och fosfortillförseln till hav. Drygt en tredjedel av nettobelastningen av kväve på havet kommer från åkermark och motsvarande siffra för fosfor är en fjärdedel (Naturvårdsverket, 2005). Även en betydande andel bekämpningsmedel härstammar från jordbruket (SGU 2003). Högre produktpriser driver produktion och insatsvaror vilket leder till större miljöpåverkan. Bl.a. drabbas målen Grundvatten av god kvalitet och Ingen övergödning. Det ska dock understrykas att jordbruket är viktigt för att uppnå andra miljömål, exempelvis Ett rikt odlingslandskap och God bebyggd miljö. Borttagandet av subventioner och flytt av produktionen utomlands innebär också en export av vissa miljöproblem, t.ex. en ökning av transporter (se Naturvårdsverket, 2004c). Effekterna av produktionssättet utomlands måste vägas in i bedömningen om huruvida det är önskvärt att avskaffa subventionen. Jordbrukets önskvärda miljöeffekter kan uppnås på ett mycket effektivare sätt genom riktade stöd istället för generella subventioner med sämre precision och fler negativa bieffekter (detta indikerar bland andra Jordbruksverket i OECD 2004c).</p>	<p>9204⁵ (år 1999)</p> <p>Summan omfattar marknadsprisstöd, dvs. marknadseffekten av gränsskydd, interventionsåtgärder, exportbidrag och lagringsbidrag.</p>	<p>Jordbruksverket (2004a), (2004b) och (1999), Jordbruksverket och SCB (2004), Skr. 2003/04:137, Naturvårdsverket (2004c) och (2005), OECD (2004c) samt SGU (2003)</p>
<p>År 2010 är EU:s tullskydd för jordbrukssektorn i princip oförändrat jämfört med år 2005.</p>	<p>--</p>	<p>Claes Renström, Jordbruksverket</p>

⁵ Siffran bör tolkas med försiktighet med tanke på årtalet samt förändringarna i CAP sedan dess. Se Jordbruksverket (1999) för beräkningsmetod och ytterligare information.

<p>Intern marknadsreglering för jordbruksprodukter</p> <p>År 2004 används en intern marknadsreglering i situationer med överskott för att upprätthålla den interna prisnivån utöver tullskyddet. Om den inhemska produktionen överstiger full självförsörjning kan inte tullskyddet ensamt hålla prisnivån uppe på den egna marknaden. Den interna marknadsregleringen består huvudsakligen av:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Exportbidrag, vilket syftar till att, för en exportör, utjämna skillnaden mellan priset på EU-marknaden och på världsmarknaden. EU-producenten försäkras på så sätt samma pris på varan oavsett på vilken marknad den avsåts. – Interventionsstöd, vilket exempelvis inkluderar lagring – offentlig (när efterfrågan understiger utbudet köps överskottet upp och lagras för att säljas vid senare tillfälle) eller privat (när priserna sjunker under en viss nivå lyfts pristryckande överskott bort från marknaden under en viss tid). <p>Dessa marknadsinterventioner har samma typer av effekter som tullskyddet ovan. Beloppen är sannolikt mindre och därmed även miljöeffekterna.</p>	<p>557 (100 % EU-finansierat)</p> <p>207 (100 % EU-finansierat)</p> <p>(2004)</p>	<p>Jordbruksverket (2004a), (2004b) och (1999), Jordbruksverket och SCB (2004), Skr. 2003/04:137, Naturvårdsverket (2004c) och (2005), OECD (2004c)</p>
<p>År 2010 finns exportbidrag och interventionsstöd kvar.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Exportbidragets syfte är detsamma som tidigare, dvs. att utjämna skillnaden för en exportör mellan priset på EU-marknaden och på världsmarknaden. WTO:s medlemsländer har i Hong Kong deklARATIONEN från 2005 åtagit sig att avveckla alla typer exportsubventioner för jordbruksvaror senast i slutet av 2013. Beslut om att permanent ta bort exportbidrag har hittills endast tagits gällande frukt och grönt, medan rätt att använda exportbidrag kvarstår för andra områden. Minskningen av exportbidraget beror både på förändrade priser på världsmarknaden och politiska beslut. – Interventionsstöd, vilket exempelvis inkluderar lagring – offentlig (när efterfrågan understiger utbudet köps överskottet upp och lagras för att säljas vid senare tillfälle) eller privat (när priserna sjunker under en viss nivå lyfts pristryckande överskott bort från marknaden under en viss tid). 	<p>185 (100 % EU-finansierat)</p> <p>154 (100 % EU-finansierat)</p> <p>(2009)</p>	<p>Tjitte de Vries, Jordbruksverket</p>
<p>Inkomststöd till jordbruket</p> <p>År 2005 infördes inkomststöd genom så kallat frikopplat gårdsstöd. Stödet utgår till jordbrukaren oavsett av</p>	<p>5315 (år 2005) (totalt gårdsstöd)</p>	<p>Skr. 2003/04:137 SLI (2004) Jordbruksverket och</p>

<p>produktionens inriktning eller omfattning. Villkoren för stöden är att marken hävdas och att lagstiftning inom miljö-, djurskydds- och livsmedelsområdet följs, så kallade tvärvillkor. Stödet är nationellt, men får olika effekter beroende på var i Sverige produktionen sker. Gårdsstödet kan leda till både positiva miljöeffekter och potentiellt miljökadliga effekter.</p> <p>Genom reformen av den gemensamma jordbrukspolitiken har nästan alla direktstöden frikopplats från produktion och istället omvandlats till gårdsstöd. Bidrag till handjur är fortfarande produktionskopplat till 75 procent fram till 2009. Viss produktionskoppling behålls även för mjölkstödet fram till 2007. I princip borde stödet bidra till att jordbrukaren i sina företagsekonomiska överväganden vid val av verksamhet bortser från stöden (Skr. 2003/04:137), men stöden kan på kort sikt bidra till att upprätthålla en viss produktion, allra främst för små företag i områden där förutsättningarna för jordbruksproduktion inte är så goda. Enligt SLI (2004) kommer andelen träda att öka och animalieproduktionen att minska något till följd av reformen. Reformen verkar positivt mot vissa miljö kvalitetsmål (till exempel Ingen övergödning), men en negativ miljöpåverkan kvarstår. Stödets utformning bör gynna miljömålet Ett rikt odlingslandskap.</p>		SCB (2010)
<p>År 2010 får jordbrukare fortsatt gårdsstöd efter hur mycket mark han eller hon brukar och inte efter hur mycket som produceras. Från 2010 krävs minst 4 hektar jordbruksmark för att en brukare ska få gårdsstöd.</p> <p>Den så kallade hälsokontrollen av den gemensamma jordbrukspolitiken har genomförts till 2010 och bygger vidare på 2003 års reform med ökad marknadsanpassning och övergång från produktionsstöd till frikopplade stöd och gröna stöd. Hälsokontrollen innebär även att en del av medlen överförs från gårdsstöd till landsbygdsprogram. (Det nuvarande landsbygdsprogrammet varar 2007 till 2013 och dess övergripande mål är en hållbar utveckling (ekonomiskt, ekologiskt och socialt) och genom stöd och ersättningar stimuleras företagande och sysselsättning. Målet är att landsbygden ska få ökad tillväxt och bättre konkurrenskraft. Utöver miljöersättningar går stöd bland annat till rådgivning, diversifiering av företag och landsbygdsutveckling.)</p> <p>Hälsokontrollen har även inneburit förändringar för de produktionskopplade stöden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Handjursbidraget, helt frikoppla från 2012 - Kontrakterad stärkelsepotatis, helt frikopplat från 2012 (Därefter får potatisodlarna i stället ett tilläggsbelopp till sina ägda stödrätter.) - Torkat foder, helt frikopplat från 2012 - Proteingrödestöd, borttaget 2010 - Energigrödestöd, borttaget 2010 <p>När det gäller träda har två saker hänt jämfört med 2004.</p> <p>Frikopplingen av gårdsstödet har gjort det möjligt att ha obegränsad träda och få samma stödnivå som för odlad areal. Arealstöd kunde fås för träda på upp till 50 procent av marken. Areal i träda har minskat sedan 2005, vilket delvis beror</p>	<p>6711 (2009) (totalt gårdsstöd)</p> <p>343 (2009), jfr 733 (2005) 38 (2009), jfr 37 (2005) 1,4 (2009) 22 (2009), jfr 21 (2005) 5 (2009), jfr 11 (2005) Gårdsstödet är 100 % EU-finansierade.</p>	<p>Jordbruksverket och SCB (2010) Jordbruksverket (2010a), (2010b), (2009a) och (2008)</p> <p>Sofia Blom och Danuta Juneborg, Jordbruksverket</p>

<p>på att mark registrerats som extensiv vall i stället för träda. Jordbruksverket menar att frikopplingen möjligen inte har spelat så stor roll för träda, då även arealstödet kunde fås för träda i samma utsträckning.</p> <p>Uttagsplikten som innebar en begränsning för lantbrukaren att odla på sin areal har tagits bort från 2008, vilket möjliggör större uppodling. Uttagspliktens ursprungliga syfte var att begränsa utbudet och höja priserna på EU-marknaden. När odlingen ökar kan negativa miljöeffekter uppstå, beroende på hur stor uppodlingen blir, var den kommer att ske och vad som kommer att odlas. I kombination med höga spannmålspriser har sloandet av uttagsplikten lett till intensivare odling i slättbygderna, vilket påverkar den biologiska mångfalden negativt där. Den slojade uttagsplikten kommer att öka behovet av riktade åtgärder, såsom exempelvis mångfaldstråda inom slättbygdsstrategin. Med riktade åtgärder finns möjlighet att nå större positiv miljöeffekt än det generella trädeskravet gav. Mångfaldstrådan kan till exempel styras till mark där den behövs och krav kan ställas på skötseln.</p> <p>Antalet nötdjur har minskat något sedan 2005, vilket följer en långsiktig trend. Minskningen har inte accelererat i samband med gårdsstödsreformen enligt Jordbruksverket.</p> <p>Stöd till djurhållning bidrar till miljömålen Ett rikt odlingslandskap och Ett rikt växt- och djurliv då produktionen är betesbaserad, men kan även leda till negativa effekter som övergödning. Kött är den livsmedelsgrupp som utgör störst andel av den livsmedelsrelaterade klimatpåverkan. Idisslare ger stora utsläpp av växthusgaser och många djur föds upp på proteinrika kraftfoder. Fodret förbrukar fossila bränslen vid odling, förädling och transport till djuren. Köttproduktionens miljökostnader är inte inkluderade i köttpriserna, vilket innebär att köttpriserna är för låga. Låga priser skapar större efterfrågan på kött. Miljöeffekten är oklar när utsläpp av växthusgaser minskar på grund av minskad djurhållning och animalieproduktion i Sverige, samtidigt som köttkonsumtionen består. Import av billigare kött från länder med lägre miljökrav kan leda till att positiva effekter på miljön i Sverige minskar, samtidigt som negativa effekter förflyttas utomlands.</p> <p><i>Sambanden mellan olika stödformer inom jordbruket är komplicerade. Exempelvis bidrog djurbidragen tidigare till skötsel av naturbetesmarker. Vid gårdsstödsreformen togs de flesta djurbidragen bort och effekter kompenserades med ökat stöd till betesmark och högre ersättningar i landsbygdsprogrammet. Detta förväntas ge en bättre miljöeffekt eftersom stödet riktas direkt till skötsel av de betesmarksarealer som önskas bevaras.</i></p>		<p>Jordbruksverket (2009b) och (2007) European Topic Centre on Sustainable Consumption and Production (2009) Naturvårdsverket (2007b)</p>
<p>Nedsatt energiskatt på bränsle som används för uppvärmning inom växthus- och jordbruksnäringen</p> <p>År 2004 är växthus- och jordbruksnäringen skattebefriad från energiskatt för användning av fossila bränslen till uppvärmning. Normen utgörs av full skattesats på dessa bränslen.</p>	<p>90 (2004)</p>	<p>Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100</p>
<p>År 2010 är växthus- och jordbruksnäringen skattebefriad från energiskatt för användning av fossila bränslen till uppvärmning. Normen för alla fossila bränslen utgörs av full energiskattesats på eldningsolja, 7,9 öre/kWh. År 2009 var</p>	<p>100 (2010)</p>	<p>Skr. 2010/11:108</p>

energiskattesatsen på eldningsolja, 8,0 öre/kWh. Riksdagen har beslutat att från och med 2011 ta ut energiskatt motsvarande 30 procent av full energiskatt på eldningsolja, vilket motsvarar 2,4 öre/kWh. Därmed minskar skatteutgiften och subventionen från och med år 2011.	90 (2009)	Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183
Nedsatt energiskatt på el som används inom växthus- och jordbruksnäringen År 2004 är växthus- och jordbruksnäringen skattebefriad för all elanvändning till och med juni. Från och med 1 juli 2004 beskattas dock elanvändningen med 0,5 öre/kWh. Normen utgörs av normalskattesatsen på el som är 24,1 öre/kWh, vilket innebär att subventionen är 23,6 öre/kWh.	380 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
År 2010 beskattas el som används i växthus- och jordbruksnäringen fortsatt med 0,5 öre/kWh. Normen utgörs av normalskattesatsen på el som är 28,0 öre/kWh, vilket innebär att skatteavvikelsen och subventionen är 27,5 öre/kWh. År 2009 var skatteavvikelsen och subventionen 27,7 öre/kWh.	440 (2010) 440 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183
Tillfällig energiskattebefrielse för dieselbränsle till arbetsmaskiner inom skogsbruksnäringen År 2005 medges befrielse från energiskatt för diesel som förbrukas i skogsbruksverksamhet i södra Sverige. Befrielsen gäller från och med den 8 januari 2005 till och med utgången av 2006. Syftet är att underlätta omhändertagandet av stormfälld skog efter stormen i början av 2005. Normen utgörs av full skattesats på dieselolja.	80 (2005)	Prop. 2004/05:100
Nedsatt koldioxidskatt för uppvärmning inom växthus- och jordbruksnäringen År 2004 medges en nedsättning på 79 procent av koldioxidskattesatsen för all användning av fossila bränslen för bränslen som används inom växthus- och jordbruksnäringen. För 2003 medgavs nedsättning med 75 procent. Normen utgörs av full skattesats på dessa bränslen.	280 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
År 2010 medges en nedsättning för bränslen som används inom växthus- och jordbruksnäringen med 79 procent av koldioxidskattesatsen för all användning av fossila bränslen för uppvärmning. Normen utgörs av full koldioxidskattesats, vilket innebär att subventionen är 83,0 öre/kg. År 2009 var nedsättningen och subventionen densamma. Riksdagen har beslutat att minska subventionen genom att nedsättning medges med 70 procent från och med år 2011 och med 40 procent från och med år 2015.	320 (2010) 360 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183
Särskild nedsättning av koldioxidskatt för växthus- och jordbruksnäringen År 2010 medges nedsättning utöver den generella nedsättningen om koldioxidskatten överstiger 0,8 procent av det	20 (2010) 20 (2009)	Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183

<p>enskilda företagens omsättning för växthus- och jordbruksnäringen. För det överskjutande beloppet sätts skatten ned till 24 procent. EU:s minimiskattesatser måste dock alltid respekteras. Normen utgörs av full koldioxidskattesats. År 2009 var nedsättningen densamma.</p> <p>Riksdagen har beslutat att fasa ut begränsningsnivån i två steg. År 2011 höjs begränsningsnivån från 0,8 till 1,2 procent av det enskilda företagens omsättning. Begränsningsnivån slopas från och med år 2015, vilket innebär att subventionen upphör.</p>		
<p>Nedsatt koldioxidskatt för diesel till arbetsmaskiner inom jord- och skogsnäringen</p> <p>År 2005 infördes en nedsättning av koldioxidskatten med 77 procent för dieselolja som används i arbetsmaskiner i jord- och skogsbruksverksamhet. Normen utgörs av full koldioxidskattesats för dieselolja.</p>	850 (2005)	Prop. 2004/05:100
<p>År 2010 medges en nedsättning av koldioxidskatten med 79 procent för dieselolja som används i arbetsmaskiner i jord- och skogsbruksverksamhet. Normen utgörs av full koldioxidskattesats och nedsättningen motsvarar ett avdrag med 2,38 kronor per liter. År 2009 var nedsättningen densamma.</p> <p>Riksdagen har beslutat att begränsa subventionen till 2,10 kronor per liter år 2011, 1,70 kronor år 2013 och 0,90 kronor år 2015.</p>	1000 (2010) 1000 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183
<p>Tillfällig koldioxidskattebefrielse för dieselbränsle till arbetsmaskiner inom skogsbruksnäringen</p> <p>År 2005 medges befrielse från koldioxidskatt för diesel som förbrukas i skogsbruksverksamhet i södra Sverige. Befrielsen gäller från och med den 8 januari 2005 till och med utgången av 2006. Syftet är att underlätta omhändertagandet av stormfäld skog efter stormen i början av 2005. Normen utgörs av skattesatsen för diesel till arbetsmaskiner inom skogsbruket.</p>	50 (2005) 50 (2006)	Prop. 2004/05:100
<p>Skatt på handelsgödsel</p> <p>Användningen av handelsgödsel leder till ökade kväveutsläpp och övergödning, vilket motiverade införandet av skatt på handelsgödsel. Skattens konstruktion innebar att skatteintäkterna återfördes till lantbruket på olika sätt. Skatten avskaffades den 1 januari 2010 för att svenska jordbrukare ska ha likvärdiga konkurrensvillkor jämfört med jordbrukare i övriga EU. Sverige har varit det enda landet inom EU med generell skatt på handelsgödsel. Avskaffandet ska kompensera jordbruket för kommande skattehöjningar på diesel från 2011. Avskaffandet av skatten kan tolkas som att externaliteterna inte internaliseras och därmed subventioneras.</p>	Avskaffandet av skatten innebär att skatteintäkterna och gödselanvändarnas kostnader minskar med ca 300 Mkr årligen.	Prop. 2009/10:1
<p>Strukturstöd till fiskenäringen</p> <p>Strukturstödet bidrar sannolikt till att en viss nivå av fisket upprätthålls, vilket påverkar miljön negativt då ett flertal</p>	EU-stöd 630 (totalt åren 2000-2006) Nationell	SOU 2003:72 och Fiskeriverket (2004)

<p>fiskebestånd är hotade. Enligt Havsmiljökommissionens slutbetänkande (2003) är många fiskebestånd utom biologiskt säkra gränser. Den huvudsakliga orsaken är alltför hård exploatering. Fisket har medfört en kraftigt ökande dödlighet inom många fiskebestånd, både genom uttag i form av huvud- och bifångster.</p>	<p>medfinansiering ca 350</p>	
<p>Kostnaderna för strukturstödet delas mellan den Europeiska fiskerifonden och Sverige. Fördelningen beror på åtgärdsområde och den nationella finansieringen kan uppgå till 50 procent.</p> <p>I Fiskeriverkets framtidsvision för år 2020 täcker fiskeriföretagen sina egna kostnader, vilket innebär att alla subventioner tas bort. Subventionerna innebär att olönsamma företag genom stöd kan fortsätta sin verksamhet och kan även leda till överkapacitet eftersom den reella kostnaden inte täcks av nyttjarna. Stöden uppmuntrar till större risktagande då investeringskostnaden troligtvis kan återfås även då investeringen visat sig vara felaktig.</p> <p>För att minska flottans kapacitet erbjuds skrotningsbidrag vars utformning och effekter diskuteras. För att nå minskat uttag av fisk måste skrotningsbidraget leda till att den faktiska fiskekapaciteten minskar. År 2010 har 24 fartyg fått skrotningsbidrag på 97 miljoner kronor för att skrotas 2010. 2009 har 6 fartyg fått skrotningsbidrag på 54 miljoner kronor. Samtliga fartyg var aktiva, vilket har lett till att trålkapaciteten i den svenska flottan minskar med ca 25 procent.</p> <p>Kritik har riktats mot att redan inaktiva fartyg har skrotats, vilket inte har minskat flottans överkapacitet. Mottagare av skrotningsbidrag för aktiva fartyg har kunnat fortsätta att fiska med andra fartyg. Då fiskekapaciteten faktiskt minskar kan kvarvarande företag öka sin lönsamhet. Möjligheten att använda skrotningsbidraget som ett kostnadseffektivt styrmedel för att minska överkapaciteten i fiskeflottan motverkas av olika direkta och indirekta stöd till yrkesfisket. Det belyser behovet av samlad styrmedelsanalys inom fiskerinäringen. Ytterligare subventioner till yrkesfiske i saltvatten:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Fiskets arbetslöshetskassa är genom sin konstruktion en statlig subvention. Ersättning betalas ut vid fiskeförbud som är tillfälliga uppehåll, då försäkringstagaren egentligen inte är arbetslös. 21 procent av arbetslösheten berodde på fiskeförbud, bland annat torskfiskestopp i Östersjön. Under 2009 betalade a-kassan ut 15,1 miljoner kronor i arbetslöshetsersättning fördelade på 553 ersättningstagare. – Fartygsbidrag till fiskeföretag vid fiskestopp har tagits bort och inga utbetalningar har gjorts 2010. 2007 fick fiskeföretag 13,5 miljoner kronor i fartygsbidrag vid fiskestopp. 	<p>EU-stöd ca 492 (totalt åren 2007-2013)</p> <p>Utbetalt år 2010: 102,4 (EU) 38,6 (nationellt)</p> <p>Beviljat för år 2010: 114,2 (EU) 37,2 (nationellt)</p> <p>Nationellt omfattar medel från Fiskeriverket, men inte offentliga medel från kommuner, länsstyrelser m.fl.</p>	<p>Miljömålsrådet (2008) Naturvårdsverket (2008) Europeiska kommissionen (2009) Jordbruksdep. (2008) Fiskeriverket (2010) och (2009) Qamer Chaudhry, Fiskeriverket Anna-Karin Berglund, Jordbruksverket Liane Leinsdorff, Sveriges fiskares a-kassa Riksrevisionen (2008)</p>
<p>Befrielse från bränsleskatter för yrkesfiske</p> <p>Yrkesfisket är befriat från bränsleskatter, det vill säga energi- koldioxid- och svavelskatter. Målet att stödja småskaligt kustfiske motverkas av skattebefrielsen, då det storskaliga trålfisket får konkurrensfördel på grund av större bränsleförbrukning. Trålning har en rad negativa effekter på bottenarnas ekosystem. Risken för bunkring av bränsle i grannländer innebär svårigheter att minska subventioner av bränsle utan internationell samordning. Det småskaliga fisket riskerar även att missgynnas utan samordning, då det inte har samma möjligheter att bunkra bränsle som det storskaliga fisket.</p>	<p>222,4 (2006)</p>	<p>Riksrevisionen (2008)</p>

Prisstöd till fiskenäringen År 2004 är syftet med stödet att stabilisera fiskarnas inkomster. Ett säkerhetsnät skapas genom ett återtagspris under vilket fisk tas tillbaka från marknaden om den inte kan säljas. Enligt Fiskeriverkets hemsida är de kvantiteter fisk som faktiskt tas ut från marknaden under ett år relativt små. Under vissa omsorgsfullt angivna förhållanden kompenseras fiskare för produkter som enligt detta förfarande tas ut från marknaden. I syfte att motverka bruket av stödet sjunker stödet när kvantiteterna ökar.	2,7 (2004) (100 % EU-finansierat)	Fiskeriverkets hemsida Rolf Persson, Fiskeriverket
År 2010 finns prisstödet kvar. För att inte uppmuntra till fiske vid problem på marknaden sjunker ersättningen då återtagen överstiger vissa kvantiteter.	1,25 (2009) (100 % EU-finansierat)	Rolf Persson, Fiskeriverket

Potentiellt miljöskadliga subventioner

RAPPORT 6455

NATURVÅRDSVERKET
ISBN 978-91-620-6455-6
ISSN 0282-7298

Förstudie från 2005 – uppdaterad 2011

Staten ger stöd som i många fall leder till positiva effekter på miljön, men samtidigt ges stöd som kan ha miljöskadliga konsekvenser. De miljöskadliga effekterna av olika stöd är i många fall bristfälligt analyserade.

I rapporten kartlägger Naturvårdsverket stöd med potentiellt negativa miljöeffekter, så kallade potentiellt miljöskadliga subventioner, som utgår från den offentliga sektorn. Dessutom inringas de sektorer som får stöd. I Sverige är det framförallt tre sektorer som har betydande potentiellt miljöskadliga subventioner; transport-, energi- och jordbrukssektorn. Även fiskesektorn får betydande stöd. Rapporten är ett arbetsdokument som ger en översiktlig sammanställning av potentiellt miljöskadliga subventioner inom dessa områden. En första kartläggning gjordes 2005 och den aktuella uppdateringen har gjorts 2010-2011. Uppdateringen inkluderar de flesta subventioner som lyftes upp 2005. Några subventioner har tillkommit sedan den första versionen, medan andra har förändrats eller helt avskaffats. Rapporten innehåller även en diskussion kring hur subventioner kan hanteras bättre i framtida styrmedelsanalyser.

