



SWEDISH ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY

SKRIVELSE

2017-06-01

Ärendenr:

NV-08974-16

Potentiellt miljöskadliga subventioner 2

Andra uppdateringen av kartläggning år 2004

BESÖK: STOCKHOLM -VALHALLAVÄGEN 195
ÖSTERSUND – FORSKARENS VÄG 5, HUS UB
POST: 106 48 STOCKHOLM
TEL: 010-698 10 00
FAX: 010-698 16 00
E-POST: REGISTRATOR@NATURVARDSVERKET.SE
INTERNET: WWW.NATURVARDSVERKET.SE

Innehåll

1	SAMMANFATTNING	6
2	UTGÅNGSPUNKTER	8
2.1	Uppdraget	8
2.2	Bakgrund	8
2.3	Genomförande	10
2.4	Definitioner	10
2.5	Avgränsningar	13
3	KARTLÄGGNING AV POT. MILJÖSKADLIGA SUBVENTIONER	15
3.1	Vilka är subventionerna?	15
3.2	Vilka metoder har använts?	16
3.3	Förändringar över tid	19
4	MÖJLIGA FÖRDJUPNINGSSOMRÅDEN	22
4.1	Bättre analys vid införande och borttagande av subventioner	22
4.2	Effektanalyser	23
5	REFERENSLISTA	25
BILAGA 1	SAMMANSTÄLLNING AV POTENTIellt MILJÖSKADLIGA SUBVENTIONER ÅR 2017	39
	Energisektorn	39
	Transportsektorn	64
	Jordbruk- och fiskesektorena	86
BILAGA 2	SAMMANSTÄLLNING AV POTENTIellt MILJÖSKADLIGA SUBVENTIONER VILKA AVSKAFFATS ELLER PÅ ANNAT SÄTT INTE LÄNGRE ÄR RELEVANTA ÅR 2017	99

1 Sammanfattning

Staten ger stöd som i många fall leder till positiva miljöeffekter, men samtidigt ges stöd som kan ha negativa miljöeffekter. De kan t.ex. påverka beteenden som leder till mer avfall, större utsläpp och ökad resursutvinning. Stöd, som exempelvis subventioner, kan ha många olika former. De används för att främja en viss typ av produktion eller konsumtion.

Uppdraget och bakgrund

I regleringsbrevet för 2017 ges Naturvårdsverket i uppdrag att: ”uppdatera verkets tidigare kartläggning av potentiellt miljöskadliga subventioner (Naturvårdsverket rapport 6455). Såväl stödets negativa som positiva miljöpåverkan ska beskrivas. Uppdraget ska redovisas till regeringskansliet senast 31 maj 2017”.

En första kartläggning gjordes 2005. Den uppdaterades 2010-2011 i Naturvårdsverkets rapport 6455. Huvudsyftet med kartläggningen är att identifiera stöd som utgår från den offentliga sektorn och som kan ha negativa miljöeffekter, så kallade potentiellt miljöskadliga subventioner. Kartläggningen och nu uppdateringen har inte till syfte att vara ett uttömmande dokument, utan bör snarare ses som arbetsdokument.

Reformering av miljöskadliga subventioner diskuteras idag i flera internationella processer, bland annat inom EU, OECD och G20. Enligt Europeiska kommissionens ”Färdplan för ett resurseffektivt Europa” ska miljöskadliga subventioner ha fasats ut senast år 2020. I OECD:s Environmental Performance Review år 2014 rekommenderades Sverige bl.a. att regelbundet bedöma potentiella miljöeffekter av skatteavvikelser och andra subventioner.

Vad är en miljöskadlig subvention?

Det finns olika definitioner av begreppen ”miljöskadlig” och ”subvention”. I denna redovisning menas med *subvention* en förmån, ett åtagande från stat eller kommun som gynnar någon. Förmånerna kan vara direkta utbetalningar, skattelättnader, förmånliga lån m.m. För begreppet *miljöskadlig* subvention används OECD:s definition ”En subvention kan definieras som miljöskadlig om den uppmuntrar till att mer miljömässig skada sker än vad som hade varit fallet utan subventionen”. Det är även viktigt att notera att det är *potentiellt* miljöskadliga subventioner som tas upp i denna uppdatering. Likaså kartläggs enbart statliga, inte kommunala, subventioner.

Situationen i Sverige

I Sverige är det framförallt tre sektorer som har potentiellt miljöskadliga subventioner; nämligen transport-, energi- och jordbrukssektorn. Även fiskesektorn får stöd. Rapporten innehåller en sammanställning av subventioner inom dessa områden. Inom energi- och transportsektorn är det skatteavvikelser (här nedsättningar eller befrielse från skatt) 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. Jämförelse över tid och mellan länder ska dock göras med försiktighet.

Förändringar i den uppdaterade redovisningen

Genom uppdateringen har redovisningen av potentiellt miljöskadliga subventioner förändrats. De aktuella subventionerna i Bilaga 1 har kompletterats med information om subventionens syfte, mottagare, och införandeår där så har varit möjligt. Ambitionen är att öka transparensen gällande subventioner och underlätta fördjupad analys. Det finns luckor i tabellen vilket pekar på behovet av fortsatt arbete. Potentiellt negativa och positiva miljöeffekter har lagts till liksom information om vilka miljö kvalitetsmål som berörs. Att skilja mellan direkta och indirekta miljöeffekter är inte helt enkelt, då både subventionens syfte men även hur den används av mottagarna har betydelse. Fokus ligger på direkta miljöeffekter även om det finns fall då indirekta miljöeffekter behöver nämnas. Ett sådant exempel är subventioner som påverkar elanvändning eftersom miljöeffekterna uppstår när el produceras, inte när den används.

Sedan år 2004 har ett mindre antal potentiellt miljöskadliga subventioner förändrats helt, däremot har många subventionsgrader förändrats. Kartläggningen omfattar nu 56 subventioner varav 8 har lagts till vid denna uppdatering och 3 är helt nya.

I Bilaga 2 redovisas 15 subventioner som inte längre är relevanta 2017. Anledningen kan vara att subventionen har avskaffats, inte används längre, inte bedömts vara en subvention och/eller inte bedömts ha negativa miljöeffekter.

Möjliga fördjupningsområden

Slutligen föreslås fördjupningsområden för att, med denna uppdaterade kartläggning som underlag, kunna ta ett steg till när det gäller att hantera subventioners potentiella miljöeffekter. Förslagen är:

Bättre analys vid införande och borttagande av subventioner

De miljöskadliga effekterna av subventioner är i många fall 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. En subvention bör konsekvensutredas innan den införs eller avskaffas, både med avseende på stats- och sektorsfinansiella effekter samt dessa effekter sammanräknade i samhällsekonomiska kalkyler.

I resonemang som handlar om att reformera miljöskadliga ekonomiska styrmedel är det ineffektivt att begränsa resonemanget till endast en typ av styrmedel, exempelvis subventioner. Subventioner bör behandlas i en samlad styrmedelsanalys.

Effektanalyser

Efter kartläggning av subventionerna behövs fördjupat arbete för att klargöra vilka av de *potentiellt* miljöskadliga subventionerna som faktiskt *är* miljöskadliga. Ett grundläggande steg för att kunna göra detta är att bedöma hur och i vilken omfattning de identifierade subventionerna faktiskt påverkar miljön, dvs. vilken nettoeffekt de har på miljön. Här kan den uppdaterade kartläggningen användas som en utgångspunkt.

2 Utgångspunkter

2.1 Uppdraget

I regleringsbrevet för 2017 ges Naturvårdsverket i uppdrag att: ”uppdatera verkets tidigare kartläggning av potentiellt miljöskadliga subventioner (Naturvårdsverket rapport 6455). Såväl stödets negativa som positiva miljöpåverkan ska beskrivas. Uppdraget ska redovisas till regeringskansliet (Miljö- och energidepartementet) senast 31 maj 2017” (Regleringsbrevet, 2017). Tidpunkten för redovisningen har senarelagts till senast 2 juni 2017.

2.2 Bakgrund

Denna redovisnings syfte är att uppdatera den tidigare kartläggningen. Kartläggningen ger en översiktlig bild av subventioner med potentiellt negativa miljökonsekvenser som utgår från den offentliga sektorn. De sektorer till vilka sådana subventioner riktas identifieras och en diskussion förs om hur subventioner bättre kan hanteras i styrmedelsanalyser.

Uppdateringen av kartläggningen 2017 tar även upp de identifierade subventionernas potentiellt positiva miljöeffekter och koppling görs till de miljö kvalitetsmål som berörs. I uppdateringen har de identifierade subventionernas syften inkluderats. Tydliga syften behövs för att öka transparensen och möjliggöra fördjupad kartläggning och analys i framtiden.

2.2.1 Polycysammanhang

Staten ger stöd som i många fall leder till positiva miljöeffekter, men samtidigt ges stöd som kan ha miljöskadliga konsekvenser. Förutom sin avsedda effekt kan subventioner alltså även leda till oönskade effekter. De kan t.ex. bidra till negativa miljöeffekter genom att påverka beteenden som leder till mer avfall, större utsläpp och ökad resursutvinning. Att subventionera miljöskadliga aktiviteter, samtidigt som arbete görs för att lindra skada och undvika miljöskadliga aktiviteter, kan inte anses vara att använda samhällets resurser väl. Varje potentiellt miljöskadlig subvention innebär ett avsteg från principen om att förorenaren ska betala, the Polluter Pays Principle. Principen innebär att den som orsakar skada i miljön ska betala de samhällsekonomiska kostnader som uppstår. Det är därför viktigt att minska miljöskadliga subventioner.

Ett första steg för att minska miljöskadliga subventioner är att kartlägga dem, vilket innebär att identifiera subventioners negativa miljöeffekter, granska subventionernas måluppfyllelse utifrån deras huvudsyften, samt granska subventionernas mål. Att kartlägga hur subventioner påverkar miljön kan, förutom att förbättra miljö kvaliteten, öka subventioners måluppfyllelse, bidra till transparens och minska trycket på statsbudgeten. Kartläggning kan därmed bidra till att resurser används effektivare (Umweltbundesamt 2011).

Viss kritik har riktats mot Sverige i OECD:s Environmental Performance Review. År 2014 rekommenderades Sverige att regelbundet bedöma potentiella miljöeffekter av skatteavvikelser och andra subventioner. OECD rekommenderade även Sverige att införa mer kostnadseffektiva policier för att minska utsläpp av koldioxid och till exempel fortsätta att ta bort undantag från koldioxid- och energiskatter som inte är motiverade. (OECD 2014) År 2004 rekommenderades insatser för att ta bort

miljöskadliga subventioner, inräknat icke internaliserade externaliteter på bland andra energi- och transportområdet. (OECD 2004b)

INTERNATIONELLT ARBETE MED MILJÖSKADLIGA SUBVENTIONER

Internationellt arbete för att minska miljöskadliga subventioner pågår bland annat inom EU, OECD och G20. Enligt Europeiska kommissionens Färdplan för ett resurseffektivt Europa (KOM(2011) 571 slutlig) ska miljöskadliga subventioner ha fasats ut senast år 2020, med beaktande av påverkan på svaga grupper. I Europeiska kommissionens meddelande ”Annual Growth Survey 2013” (Brussels, 28.11.2012 COM(2012) 759 final) upprepas att miljöskadliga subventioner bör fasas ut.

OECD inledde 2001 ett arbete med subventioners utfasning för att uppnå en hållbar utveckling. Arbetet har visat att subventioner både är utbredda och betydande i världens industriländer. Subventioner är ofta ineffektiva, dyra, orättvisa och miljöskadliga, och därför blir de en belastning för statsbudget och skattebetalare. Vidare förutses sällan sådana negativa effekter, men när de har blivit uppenbara, undervärderas eller ignoreras de i den politiska processen. (OECD 2004a). OECD har även betonat vikten av att reformera miljöskadliga 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 (OECD 2010a). Ledarna i G20 kom 2009 överens om att fasa ut ineffektiva subventioner till fossila bränslen, men har inte fastställt någon tidsplan.

ARBETE MED MILJÖSKADLIGA SUBVENTIONER I SVERIGE

I Sverige har bland annat Riksrevisionsverket (1998), SCB (2000, 2003 och 2010), Riksrevisionen (2008) och Naturvårdsverket gjort studier på området.

Naturvårdsverket har förutom tidigare kartläggning gjort flera analyser och sammanställningar av miljöskadliga subventioner. En handledning för att kartlägga icke-skatterelaterade potentiellt miljöskadliga subventioner riktad till myndigheterna inom miljömålssystemet har också tagits fram (Naturvårdsverket 2014). Avsikten med kartläggningen som handledningen ger stöd till, är utöver att uppmärksamma subventioner som kan ha oönskade effekter i anslutning till miljöområdet, även att granska subventionernas mål och måluppfyllelse samt presentera förslag på hur subventionernas syfte kan nås med en minskad miljöpåverkan. Boverket, Tillväxtverket, Havs- och Vattenmyndigheten, Trafikverket och Naturvårdsverket har med hjälp av handledningen identifierat potentiellt miljöskadliga subventioner inom sina verksamhetsområden.

Naturvårdsverket har gjort två fördjupade studier: 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 Miljödifferentering av det svenska sjöfartsstödet (2007a).

2.3 Genomförande

Uppdraget har genomförts i projektform. Projektgruppen har bestått av Jennie Hokander, Per Wollin, Joanna Dickinson, Marianne Ekberg och Ulrika Hagbarth (projektledare). Maggie Javelius, Ulf Troeng, Petra Hagström och Ulla Jennische med flera har på olika sätt bidragit i arbetet.

Underlag har inhämtats från Skatteverket, Trafikverket, Strålsäkerhetsmyndigheten och Jordbruksverket m fl. De kartläggningar som Boverket, Tillväxtverket, Havs- och vattenmyndigheten och Trafikverket tagit fram över potentiellt miljöskadliga subventioner inom sina verksamhetsområden har granskats. Naturvårdsverket har också tagit del av Tillväxtverket kartläggning av de regionala företagsstöden avseende bl.a. miljö, inklusive klimat (Tillväxtverket 2017).

Redovisningen beslutades den 1 juni 2017 av generaldirektör Björn Risinger.

2.4 Definitioner

Det finns olika definitioner av begreppen ”miljöskadlig” och ”subvention”. Breda definitioner av miljöskadlig och subvention har valts i denna kartläggning för att identifiera stöd från den offentliga sektorn som kan öka trycket på miljön. Det är även viktigt att notera att det är *potentiellt* miljöskadliga subventioner som tas upp i denna rapport.

Subvention definieras i denna rapport som ”*En subvention är en förmån, ett åtagande från stat eller kommun som gynnar någon*”.

(SOU 1995:36)

Med **miljöskadlig** subvention menas: ”*En subvention kan definieras som miljöskadlig om den uppmuntrar till att mer miljömässig skada sker än vad som hade varit fallet utan subventionen.*”

(OECD 2002)

2.4.1 Vad är en subvention?

Subventioner kan ha många olika former och används för att främja en viss typ av produktion eller konsumtion. Det finns inte en unik definition av subvention och vilken definition som används beror på syftet med analysen.

Definitionen av subvention har främst diskuterats i handelsfrågor och i nationalräkenskaperna. (Detta har tagits upp i bland annat SOU 1995:36, SCB (2003) och OECD (2004a)). I båda fallen är dock endast producenter mottagare av subventioner. Världshandelsorganisationen (WTO) står för den enda internationellt erkända juridiska definitionen av subvention och fokus är internationella konkurrensvillkor. Definitionen kan sammanfattas som direkt och indirekt stöd från den offentliga sektorn som ger företag en förmån. (SOU 1995:36) I nationalräkenskaperna är subventioner löpande, ensidiga betalningar som från den offentliga sektorn eller EU till inhemska producenter. Syftet med betalningarna är att påverka produktionsnivåerna, priserna eller ersättningen till produktionsfaktorerna.

OECD:s definition av subvention riktar sig till både producenter och konsumenter och används ofta i policysammanhang. En subvention är ett resultat av en statlig insats som ger en fördel för konsumenter

eller producenter, för att komplettera deras inkomst eller sänka deras kostnader (OECD 2005). Denna definition är bred och inkluderar direkta bidrag och stöd såväl som exempelvis skattelättnader och undantag från regler. Det finns dock ingen vedertagen definition för vad som mer konkret räknas som en subvention.

SOU 1995:36 väljer att, för sitt ändamål, använda begreppet *förmån* istället för subvention och definierar förmån som ”ett åtagande från stat eller kommun som gynnar någon”. Mottagaren kan gynnas på olika sätt. De förmånsformer som lyfts är: transfereringar, skatteavvikelser, förmånliga lån, garantier, regleringar eller tillhandahållande av varor eller tjänster. Formerna för förmånerna är i många fall utbytbara. Huruvida offentlig konsumtion ska ses som en subvention kan diskuteras. Offentlig konsumtion som till exempel infrastruktur bör inte klassificeras som subvention, enligt utredningen.

I tabellen nedan finns en översikt av de olika definitionerna av subvention.

Tabell 1 Översikt av olika definitioner av begreppet subvention

Utredning	Definition
SOU 1995:36	Direkta överföringar, transfereringar: bidrag, räntestöd och kapitaltillskott Gynnsamma villkor: garantier, förmånliga lån Skatteavvikelser: skatteförmåner Regleringar som gynnar någon: tillstånd, tullar och kvoter Varor och tjänster som tillhandahålls på förmånliga villkor
Nationalräkenskaperna SCB (2004)	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.
OECD (2005)	In general, a subsidy is a result of a government action that confers an advantage on consumers or producers, in order to supplement their income or lower their costs.
WTO	Direkt och indirekt stöd från den offentliga sektorn som ger företag en förmån. (För detaljer, se WTO Article 1 of the Agreement on Subsidies and Countervailing Measures (ASCM)).

Eftersom syftet med denna kartläggning framförallt är att identifiera stöd från den offentliga sektorn som kan öka trycket på miljön, är en så bred definition som möjligt av begreppet subvention mest relevant. Mottagare av subventioner behöver då vara både producenter och konsumenter. Samtidigt är det värdefullt att definitionen är konkret gällande vilka former en förmån kan ha. Utgångspunkten i denna kartläggning är därför:

”En subvention är en förmån, ett åtagande från stat eller kommun som gynnar någon.”
(SOU 1995:36)

Förmånen enligt denna definition omfattar följande former:

- Direkta överföringar, transfereringar: bidrag, räntestöd och kapitaltillskott
- Gynnsamma villkor: garantier, förmånliga lån

- Skatteavvikelser: skatteförmåner
- Regleringar som gynnar någon: tillstånd, tullar och kvoter
- Varor och tjänster som tillhandahålls på förmånliga villkor.

Förmånerna kan alltså ges till mottagaren på flera olika sätt. Formerna beskrivs kort nedan.

Förmån	Beskrivning
Transfereringar	Direkta utbetalningar
Skatteförmåner	Skatteavvikelser innebär en skillnad från en norm. Valet av den grundläggande normen för skatt påverkar därmed hur stor avvikelsen blir.
Förmånliga lån	Staten kan erbjuda förmånliga lån i form av till exempel lägre ränta än marknadsränta eller förmånliga återbetalningsvillkor.
Garantier	Då en garantiavgift inte ens på lång sikt täcker vad staten behöver betala ut, uppstår en förmån för garantitagarna och en kostnad för staten. Först när pengar betalas ut framgår förmånens omfattning.
Regleringar	Förmåner som medför inkomst- eller prisstöd för mottagaren, men där staten sällan har direkta kostnader för dessa.
Tillhandahållande av varor och tjänster – konsumtion	Varor och tjänster som erbjuds gratis eller till ett lägre pris än vad de kostar att producera.

(SOU 1995:36)

2.4.2 Vad är en miljöskadlig subvention?

Det finns inte heller någon vedertagen definition för vad en miljöskadlig subvention är. Eurostat och OECD har utarbetat en definition av miljöskatter gällande skattestruktur, skattebas och intäkter. Utgångspunkten har varit att skattebasen, det vill säga det som beskattas, snarare än syftet avgör om skatten definieras som miljöskatt eller inte. Definitionen på en miljöskattebas är:

”a physical unit (or a proxy of a physical unit) of something that has a proven, specific negative impact on the environment”

(OECD 1997 i SCB 2000)

Utifrån denna definition har ett antal miljörelaterade skattebaser identifierats. Kartläggningen använder sig av samma miljörelaterade skattebaser för att definiera begreppet miljöskadlig, men med utgångspunkt i subvention snarare än skatt. Skattebaserna är: utsläpp till luft och vatten, ämnen som påverkar ozonlagret, avfall, naturresurser, buller, energiprodukter (bränslen och elektricitet), samt transportsektorn. (Eurostat 2001) Om dessa baser subventioneras, så är alltså subventionen miljöskadlig.

OECD arbetar med att utveckla metoden för att redovisa potentiellt miljöskadliga subventioner. I uppdateringen av kartläggningen 2017 har definitionen av miljöskadlig förtydligats genom att lägga till OECD:s definition som är den vanligast förekommande i policysammanhang:

”En subvention kan definieras som miljöskadlig om den uppmuntrar till att mer miljömässig skada sker än vad som hade varit fallet utan subventionen.”

(OECD 2002)

2.4.3 Potentiellt miljöskadliga subventioner

Eftersom syftet med kartläggningen är att identifiera negativa miljöeffekter som subventioner *kan* leda till, används begreppet *potentiellt* miljöskadliga subventioner.

Oavsett subventionens ursprungliga syfte, så har en potentiellt miljöskadlig subvention en möjlig negativ effekt på miljön genom att ge incitament som ökar aktiviteter som leder till negativ miljöpåverkan. En potentiellt miljöskadlig subvention kan dock även ha positiva effekter på miljön.

2.5 Avgränsningar

Statliga subventioner

En redovisning av förmåner bör inkludera förmåner som ges av hela den offentliga sektorn, dvs. inte enbart staten, enligt SOU 1995:36. Detta eftersom det är de samlade offentliga utgifterna som ligger till grund för politiska beslut. Dessutom kan vad som anses vara en statlig respektive en kommunal fråga förändras över tid. Denna kartläggning har avgränsats till statliga förmåner av praktiska skäl. Kommunala subventioner ingår därmed inte i denna kartläggning. Flera subventioner finansieras både nationellt och av EU. Därför ingår även EU-finansierade stöd i redovisningen.

Direkta och indirekta miljöeffekter

All produktion och konsumtion påverkar miljön på ett eller annat sätt. Urvalet av subventioner i kartläggningen blir i detta avseende något godtyckligt. Subventioner kan ha både direkta och indirekta negativa och positiva miljöeffekter. Att skilja mellan direkta och indirekta effekter på miljön är inte helt enkelt, då både subventionens syfte men även hur den används av mottagarna har betydelse. Till exempel har en subvention till marknadsföring av turism i fjällvärlden inte direkta miljöskadliga effekter. Marknadsföringen kan dock leda till att t.ex. snöskoter-körning ökar, vilket bl.a. kan påverka den biologiska mångfalden negativt. Om subventionen däremot ges i form av finansiellt stöd till att utveckla turistaktiviteter som påverkar miljön negativt har subventionen en direkt miljöskadlig effekt. (Naturvårdsverket 2014)

I denna kartläggning ligger fokus på direkta miljöeffekter i första hand. Indirekta miljöeffekter som hälsoeffekter exkluderas, men det finns fall då även indirekta miljöeffekter behöver nämnas i denna kartläggning. För att belysa den positiva miljöpåverkan som identifierade subventioner kan ha, behöver indirekta miljöeffekter, som ofta kopplas till subventionens syfte, inkluderas. Exempel är när en subvention syftar till omställning från fossila till förnybara bränslen, eller omställning från vägtrafik till bantrafik.

Ett exempel på subventioner som endast har indirekta miljöeffekter är de subventioner som påverkar elanvändning. Elanvändning i sig har inte några direkta miljöeffekter. Miljöeffekterna uppstår när el produceras och beror på hur elen produceras. En förändrad elanvändning förväntas påverka elproduktionen. Subventioner som påverkar elanvändningen har därför endast indirekta miljöeffekter.

Kulturmiljövärden

I den uppdaterade kartläggningen tas inte subventioners miljöeffekter i form av negativ och positiv påverkan på kulturmiljövärden med.

Infrastruktur

Inom 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 ofta svårt att peka ut något enskilt anslag som miljöskadligt. I den uppdaterade kartläggningen inkluderas vissa stöd till infrastruktur som passar in i de valda definitionerna. Infrastruktursatsningar som har bedömts som offentlig konsumtion har inte tagits med.

3 Kartläggning av potentiellt miljöskadliga subventioner

Denna kartläggning fokuserar på hur subventionerna är utformade år 2017. Den har inte till syfte att vara ett uttömmande dokument, utan bör snarare ses som ett arbetsdokument. De subventioner som har identifierats som potentiellt miljöskadliga redovisas i *Bilaga 1*. Redovisningen sker enligt fyra parametrar: sektorstillhörighet, typ av subvention, potentiellt negativa och positiva miljöeffekter samt den offentliga sektorns utgifter.

3.1 Vilka är subventionerna?

3.1.1 Situationen i Sverige

I Sverige är det framförallt tre sektorer som har potentiellt miljöskadliga subventioner; nämligen transport-, energi- och jordbrukssektorn.

Inom energi- och transportsektorerna finns betydande subventioner i form av skatteavvikelser. Dessa har till stor del tillkommit för att skydda den inhemska industrins konkurrenskraft. Skatteavvikelserna 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 skatteavvikelser som ger lägre pris på energi, men även av marknadsregleringar i form av tullskydd och olika inkomststöd inom ramen för EU:s jordbrukspolitik. Även här spelar konkurrenskraften en viktig roll. Högre priser till producenterna kan driva upp användningen av insatsvaror såsom handelsgödsel och bekämpningsmedel. Ett liknande mönster finns inom fiskenäringen, där subventioner i form av exempelvis strukturstöd bidrar till flottans överkapacitet i förhållande till den fisk som finns.

Generellt går det inte att entydigt urskilja miljöskadliga 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 miljöskadliga andelen av subventionerna. Bedömningen av omfattningen av miljöskada försvåras särskilt i de stöd som har till huvudsyfte att främja miljön, men som även skapar negativa miljöeffekter. Det uppstår då konflikter mellan olika miljöaspekter.

En jämförelse av summeringen av subventionerna i tabellen i Bilaga 1 kompliceras av att subventioner har tillkommit, förändrats eller helt avskaffats sedan den första kartläggningen år 2005 och uppdateringen 2011. Dessutom saknas uppgift kring subventionernas storlek i vissa fall.

3.1.2 Internationell jämförelse

Först är det viktigt att nämna att det är tydligt att metodologiska begränsningar och skillnader samt brist på data försvårar jämförelser mellan olika sektorer, länder och tidpunkter. Med detta i åtanke, kan ändå noteras att 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 kronor till fiskenäringen).

År 2009 uppgick OECD-ländernas totala subventioner till jordbrukssektorn till ca 2738 miljarder kronor, vilket motsvarade 0,93 procent av OECD:s totala BNP. Merparten riktades till producenterna (2010b).

År 2015 var OECD-ländernas subventioner till producenterna i jordbrukssektorn ca 212 miljarder dollar (ca 2000 miljarder kronor), vilket motsvarade 0,4 procent av OECD:s totala nominella BNP (OECD 2017a). OECD:s totala subventioner till fiskenäringen uppgick 2015 till 254,4 miljarder USD (OECD 2017b). Det finns ingen samlad aktuell statistik för offentliga stöd till energiproduktionen där transportsektorn skiljts ut. IEA uppskattar globalt stöd till fossila bränslen till 493 miljarder USD (real) 2014 (IEA 2015). Coady et al (2017) hävdar dock att IEA underskattar totala subventioner till fossila bränslen genom att bara räkna in allmänna konsumtionsskatter ”pre-tax subsidies” och inte direkta subventioner till producenter: ”post-tax subsidies”. Coady et al uppskattar därmed totala globala subventioner till ca 4900 miljarder USD 2013 och 5300 miljarder USD under 2015, vilket motsvarar ca 6,5 procent av total global BNP (nominell) båda åren. Observera att en jämförelse av de internationella utgifterna inte har gjorts med gemensam årsbasis.

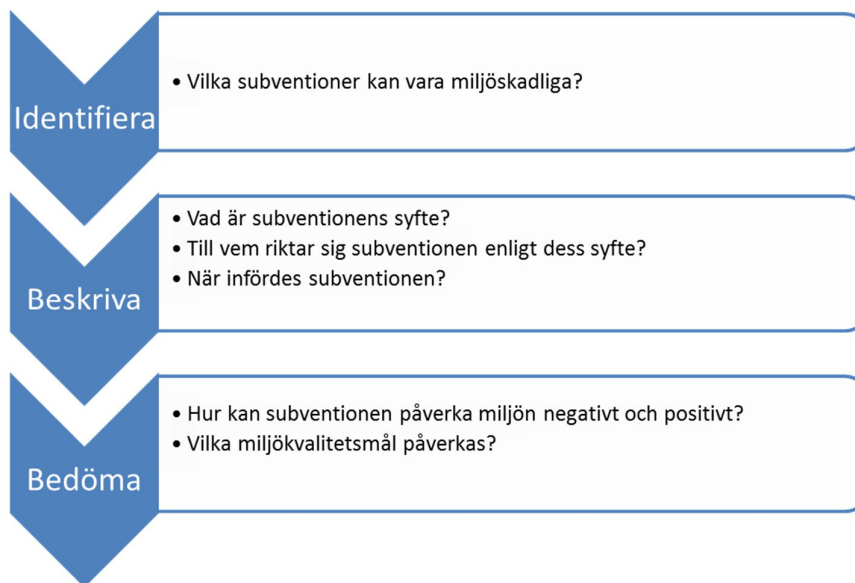
3.2 Vilka metoder har använts?

Kartläggningen görs enligt fyra parametrar: typ av subvention, sektortillhörighet, negativa och positiva miljöeffekter samt offentliga sektorns utgifter. Den uppdaterade kartläggningen av subventioner och deras miljöeffekter görs främst genom en kvalitativ bedömning av hur subventionerna är utformade och vilka deras miljöeffekter är år 2017. Subventionerna kopplas även till de miljö kvalitetsmål¹ de kan påverka. Då det varit möjligt har subventionens storlek kvantifierats.

Ett vedertaget dilemma är att subventioners syften sällan är tydliga. Därmed brister transparensen inom området. För att tydliggöra de identifierade subventionernas syften i detta uppdrag, har lagar och propositioner i första hand undersökts. Därefter har syften efterfrågats hos olika myndigheter och då främst Skatteverket.

¹ Sveriges miljömålssystem innehåller sexton miljö kvalitetsmål och ett generationsmål. För närmare beskrivning, se www.miljomal.se/Miljomalen/.

Uppdateringen av kartläggningen har gjorts i följande steg:



I denna kartläggning är den enskilda subventionen i fokus, vilket betyder att den inte jämförs med alternativa styrmedel som till exempel andra subventioner. För att få en helhetsbild av hur subventioner påverkar incitament för en mottagare, behöver alla subventioner som mottagaren får beaktas, eftersom det är den totala subventionseffekten som spelar roll. Ett exempel är hur fordonssektorn gynnas av exempelvis reseavdrag och nedsatt energiskatt på diesel i motordrivna fordon.

3.2.1 Metod för att få fram storleken på subventioner

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.²

3.2.2 Metod för att ta fram skatteavvikelser

En skatteavvikelse mäter skillnaden mellan två olika skatteregler. För detta krävs att en jämförelsenorm fastställs och från den mäts avvikelser. 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 normalskattesatsen antagligen skulle kunna vara

² 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.

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 monetära utgifter.

3.2.3 Förändringar i den uppdaterade redovisningen

Genom den uppdaterade kartläggningen 2017 har *redovisningen* av potentiellt miljöskadliga subventioner förändrats. Subventioner som inte längre anses relevanta, har flyttats från huvudtabellen i Bilaga 1 till Bilaga 2. Nedan följer exempel.

Det finns fall där skattebefrielse från svavelskatt gäller, men där det bränsle som används innehåller en så liten andel svavel att skatt ändå inte ska betalas. I praktiken subventioneras därför inte användningen av detta bränsle.

Subventioner som i kartläggningen inte bedöms ha potentiellt miljöskadliga effekter har tagits bort. Förändringen i redovisningen beror här alltså på att *bedömningen* av de negativa miljöeffekterna skiljer sig från tidigare kartläggningar. Ett exempel är subventionen nedsatt energiskatt för fjärrvärmeleveranser till industrin.

I tidigare kartläggningar har icke internaliserade externaliteter i viss mån tagits med i definitionen för subvention. Då arbetet med icke internaliserade externaliteter är mycket svårt att avgränsa och praktiskt hantera i en kartläggning av denna typ, har dessa tagits ur definitionen av subvention i uppdateringen av kartläggningen 2017. Till följd av detta passar den avskaffade skatten på handelsgödsel inte längre i kartläggningen.

Förtydligande har gjorts gällande verksamheter som ingår i handelssystemet för utsläppsrätter, EU ETS. I den uppdaterade kartläggningen tydliggörs att subventioner som till exempel olika skattenedsättningar gäller de verksamheter som ligger utanför handelssystemet.

Skillnader från den första kartläggningen och den första uppdateringen var att i uppdateringen inkluderades svavelskattebefrielse för olika bränslen, elcertifikatsystemet och EU:s handelssystem för utsläppsrätter, EU ETS. Även subventioner med internationella aspekter inom transportområdet, såsom att utrikes sjöfart och flyg inte beskattas och sjöfartsstödet inkluderades.

I uppdateringen av tabellen 2017 inkluderas subventioner, som i sig inte är nya, men som inkluderas i kartläggningen för första gången i och med uppdateringen 2017.

De tillagda subventionerna är:

- Energiskattebefrielse för biodrivmedel
- Stöd till skogsbilvägar

- Driftsbidrag till icke statliga flygplatser (förordning 2006:1577)
- Bidrag till inlandsbanan
- Återbetalningen inom kväveoxidavgiften, NOx-avgiften
- Regionalt investeringsstöd
- Regionalt bidrag till företagsutveckling
- Stöd till fiskevården

Flera av de tillagda subventionerna har identifierats av Tillväxtverket, Havs- och vattenmyndigheten och Trafikverket i deras respektive redovisning av regeringsuppdrag att kartlägga potentiellt miljöskadliga subventioner. Boverket har i sin kartläggning identifierat stöd som främjar ny- och ombyggnad av byggnader och beskriver att miljön påverkas av all ny- och ombyggnad (Boverket 2014). Stöden kan leda till åtgärder som huvudsakligen främjar miljön, men samtidigt skapa negativa miljöeffekter. Hur de specifika stöden påverkar miljön samt omfattningen av effekterna är svårt att bedöma. Boverkets identifierade stöd har därför inte tagits med i denna kartläggning.

3.3 Förändringar över tid

Förändrade subventioner 2004-2017 i korta drag

De förändringar som har skett gällande 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. Det finns även subventioner som inte har förändrats. Detaljerad information om de förändrade subventionerna hittas i Bilaga 1:

Sammanställning av potentiellt och miljöskadliga subventioner. Bilaga 2: är en sammanställning av potentiellt miljöskadliga subventioner vilka avskaffats eller på annat sätt inte längre är relevanta år 2017. Procentsatserna nedan visar hur stor skatteavvikelsen är, där 100 procent innebär helt undantag från skatt.

Energisektorn

- Differentierad energiskatt på fossila bränslen för uppvärmning upphörde 2011.
- Skatt på fossilt innehåll vid avfallsförbränning upphörde 2010. Koldioxidskatten höjdes generellt som kompensation.
- Nedsättning av energiskatt på el för gas-, värme- vatten- och elförsörjning har avskaffats.
- Beslut om ökat skadeståndsansvar som skulle öka försäkringspremien för kärnkraft har fattats. Den nya lagen har dock ännu inte trätt i kraft.

Industrin

- Nedsatt energiskatt på el i tillverkning
2017: Större datorhallar inkluderas i subventionen.
- 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 %, 2016: 20 %

- Särskild nedsättning av koldioxidskatt
2011 höjdes gränsen för nedsättning och 2015 avskaffades subventionen.
- Nedsatt energiskatt för diesel i gruvindustrin
2004: 100 % subvention, 2010: 100 %, 2011: 84 %, 2013: 86 %, 2017: 89 %
- Nedsatt koldioxidskatt för diesel i gruvindustrin
2004: 79 % subvention, 2010: 79 %, 2011: 70 %, 2015: 40 %
- Nedsatt koldioxidskatt på bränsle i kraftvärmeverk
2004: 79 % subvention, 2010: 79 %, 2011: 70 %, 2015: 40 %, 2017: 20 %
- Energiskatt på bränsle i kraftvärmeverk
2004: 100 % subvention, 2010: 100 %, 2011: 70 %
- Återbetalning av koldioxidskatt för fjärrvärmeleverans
2004: 79 % subvention, 2010: 79 %, 2011: 70 %, 2015: 40 %, 2016: 20 %
- Svavelskattebefrielse för bränsle som används för värmeproduktion för leverans till viss verksamhet gäller sedan 2007.
- Handelssystemet för utsläppsrätter, EU ETS
Gratis tilldelning av utsläppsrätter ska minska succesivt till år 2020.

Transportsektorn

- Ny subvention: Driftsbidrag till icke statliga flygplatser (förordning 1997:263)
- Ny subvention: Investeringsbidrag till landningbanan i Sälen
- Energiskatt på diesel i motordrivna fordon minskades 2011 och 2013.
- Bränsle för inrikes flyg *privat* förbrukning beskattas sedan 2008.
- Utrikes flyg: Beslut att införa klimatstyrmedlet CORSIA. Systemet inleds med en frivillig fas 2021-2026. Nationell punktskatt på flygresor har förslagits.
- Sjöfartsstödet
2017: Då tonnageskatt infördes, sänktes sjöfartsstödet så att stödet är nedsatt med 99 %.
- Förmånsbeskattning av tjänstebilar
2015 ändrades förmånsvärdet för miljöbilar. Justeringar i beräkning av bilförmånsvärdet har föreslagits pga. att ett nytt s.k. bonus-malus-system föreslagits införas senast juli 2018.
- Nedsatt koldioxidskatt för naturgas och gasol som drivmedel har fasats ut och upphörde helt 2015.

Jordbrukssektorn

- Energiskatt bränsleförbrukning uppvärmning
2004: 100 % subvention, 2010: 100 %, 2011: 70 %
- Nedsatt koldioxidskatt fossila bränslen för uppvärmning
2004: 79 % subvention, 2010: 79 %, 2011: 70 %, 2015: 40 %, 2017: 20 %
- Särskild nedsättning av koldioxidskatt för växthus- och jordbruksnäringen. 2011 höjdes gränsen för nedsättning och subventionen upphörde 2015.
- Nedsatt koldioxidskatt diesel arbetsmaskiner och fartyg
2004: 77 % subventionen, 2010: 79 %, Sänkning skedde 2011-2015. 2016 ökades subventionen. 2019 minskas subventionen. Från 2017 omfattas även fartyg av nedsättningen.
- Skatt på handelsgödsel avskaffades 2010 för att svenska jordbrukare ska ha likvärdiga konkurrensvillkor jämfört med jordbrukare i övriga EU.

- Produktionskopplade direktstöd har ersatts med gårdsstöd och produktionskopplingen har minskats. Stödnivån inom och mellan medlemsstater har utjämnats och fokus på klimat och miljö har ökat sedan 2010.

Fiskesektorn

- Strukturstödet: Miljöförbättrande åtgärder har ökat sedan programperioden 2007-2013.
- Skrotningsbidrag till fartyg gavs 2009 – 2010 endast till aktiva fartyg, så att fiskekapaciteten minskade reellt (-25 % av trålkapaciteten). År 2017 tillämpas skrotningsbidraget inte längre.
- Ersättning genom arbetslöshetskassa vid fiskeförbud/stopp upphörde 2012.
- Prisstöd inom interventionssystemet har inte använts sedan 2014.
- Fartygsbidrag vid fiskestopp har tagits bort.

4 Möjliga fördjupningsområden

4.1 Bättre analys vid införande och borttagande av subventioner

Subventioner är naturligtvis inte enbart negativa utan införs 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 subventioner väl är på plats tar det ofta lång tid att avskaffa dem. OECD:s studie (2004a) visar på en rad faktorer som hindrar att miljöskadliga subventioner kan 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 konsekvensutredas både innan den införs eller avskaffas, både med avseende på stats- och sektorsfinansiella effekter samt dessa effekter sammanräknade i samhällsekonomiska kalkyler. Inte minst analysen av miljöeffekterna behöver förbättras. (Naturvårdsverket 2004d) I OECD:s granskning av Sverige 2014, föreslogs att Sverige skulle kunna utveckla regeringens årliga rapportering av skatteavvikelser för att systematiskt granska miljöskadliga subventioner. Sverige rekommenderades att införa en mekanism för att granska nya förslag på subventioner och borttagande av subventioner med fokus på miljöeffekter, påverkan på offentliga finanser och generella ekonomiska och sociala kostnader och fördelar. Syftet med detta skulle vara att ytterligare förbättra transparensen i skatter och offentliga utgifter. Detta skulle kunna vara utgångspunkt för reformer av subventioner som inte är motiverade på ekonomiska, sociala eller miljömässiga grunder (OECD 2014).

OECD har även föreslagit 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 effekter av att en subvention tas bort:

Olika styrmedels samspel. Finns det flera styrmedel som påverkar den miljöskadliga aktiviteten och hur samspekar 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 produktionsvolymer. Hur responsen blir hos mottagaren vad gäller produktionsvolymer 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.

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 som handlar om att reformera 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.

4.2 Effektanalyser

Ambitionen har i uppdateringen av kartläggningen 2017 varit att inkludera subventionens syfte, mottagare och när subventionen infördes. Det finns luckor i redovisningen gällande syfte, mottagare och tid för införande. Det har varit svårt att hitta informationen och undersökning tar tid. Ytterligare arbete behöver läggas på att ta fram dessa grundläggande uppgifter, eftersom denna information behövs för att kunna gå vidare i arbetet med potentiellt miljöskadliga subventioner.

Efter kartläggning av de potentiellt miljöskadliga subventionerna behövs fördjupat arbete för att klargöra vilka av de *potentiellt* miljöskadliga subventionerna som faktiskt är miljöskadliga subventioner. Ett grundläggande steg för att kunna göra detta är att bedöma hur och i vilken omfattning de identifierade subventionernas faktiskt påverkar miljön, dvs. vilken nettoeffekt de har på

miljön. Den uppdaterade kartläggningen kan användas som en utgångspunkt för att göra nödvändiga bedömningar av subventionernas faktiska miljöpåverkan.

Som tidigare nämnts är det komplicerat och svårt att fastställa miljöeffekten av en subvention. För att bedöma de identifierade subventionernas storlek är val av metod centralt. Flera internationella aktörer har arbetat med att utveckla metoden för att bedöma subventioners nettoeffekt. De flesta aktörer utgår från OECD:s arbete. OECD:s metoder syftar till att prioritera reform av de subventioner som bedöms vara mer miljöskadliga än andra. De tre huvudsakliga verktygen är the quick scan, the checklist, the integrated assessment framework. Metodernas fördelar och nackdelar diskuteras i *Environmentally Harmful Subsidies (EHS): Identification and Assessment*, framtagen av IEEP 2009.

Italiens miljödepartement har gjort en första bedömning av subventioner där subventioner redovisas sektorsvis och klassificeras som miljöskadliga, miljöfrämjande, neutrala eller osäkra. Då subventionen har uppenbara negativa miljöeffekter klassificeras den som miljöskadlig. En subvention med positiva miljöeffekter klassificeras som miljöfrämjande. En subvention som inte har någon betydande miljöpåverkan klassificeras som neutral, men lyfts då en reform skulle kunna få betydande positiva effekter. I många fall klassificeras subventioner som osäkra, då deras miljöeffekter är osäkra. De kan ha både negativ och positiv inverkan på miljön, vilket komplicerar nettovärderingen av effekten. Rapporteringen ska utvecklas och planeras bli en årlig redovisning. (Ministerio dell'ambiente 2016)

När de miljöskadliga subventionernas nettoeffekt på miljön har klarlagts, kan reform av subventionerna bli aktuell. I det steget är det viktigt att bedöma om och hur miljön påverkas av en eventuell reform, med hänsyn till alternativ konsumtion/produktion, andra styrmedel och marknadsstruktur, osv. 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 eftersträvsvärd 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.

5 Referenslista

AM System (2017). Förmånsbil – allt du behöver veta om regler, termer och skatter 2017.

<https://www.amsystem.com/sv/2015/06/formansbil/>

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

Atomansvarighetslagen (1968:45)

Boverket (2014). *Uppdrag att kartlägga potentiellt miljöskadliga subventioner*. Diarienummer 10151-298/2014. Promemoria 2014-03-25.

Coady D., Parry I., Sears L., & Shang B. (2017). *How Large Are Global Fossil Fuel Subsidies?* World Development, Vol. 91, March 2017, s. 11-27.

Energimyndigheten (2017). Utkast Effektkedje-PM Ökad energieffektivitet och fossilfrihet hos sålda fordon. Regeringsuppdrag Energimyndigheten m.fl. att ta fram nationell strategi för omställning till fossilfri transportsektor.

Energimyndigheten(2017a).

<http://www.energimyndigheten.se/fornybart/elcertifikatsystemet/kvotpliktig/elintensiv-industri/>

Energimyndigheten (2016). *Kontrollstation 2017 för elcertifikatsystemet*. Energimyndigheten. Rapport 2016:19

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

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1307/2013 om regler för direktstöd för jordbrukare inom de stödordningar som ingår i den gemensamma jordbrukspolitiken.

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://sep.eionet.europa.eu/publications/working%20paper%20namea2009/wp/working%20paper%20namea2009](http://sep.eionet.europa.eu/publications/working%20paper%20namea2009/wp/working%20paper%20namea2009)

Europeiska kommissionen (2015a) Hämtad 30 maj 2017 från [www](http://www.regeringen.se/4af5e6/globalassets/regeringen/dokument/finansdepartementet/pdf/statsstodsbeslut-for-skattebefrielse-for-flytande-biodrivmedel):

<http://www.regeringen.se/4af5e6/globalassets/regeringen/dokument/finansdepartementet/pdf/statsstodsbeslut-for-skattebefrielse-for-flytande-biodrivmedel>

Europeiska kommissionen (2015b) Hämtad från 30 maj 2017 från [www](http://www.regeringen.se/4af5e6/globalassets/regeringen/dokument/finansdepartementet/pdf/statsstods_beslut_for-skattebefrielse-for-biogas-som-anvands-som-drivmedel):
http://www.regeringen.se/4af5e6/globalassets/regeringen/dokument/finansdepartementet/pdf/statsstods_beslut_for-skattebefrielse-for-biogas-som-anvands-som-drivmedel

Europeiska kommissionen (2012). *"Annual Growth Survey 2013"*. (Brussels, 28.11.2012 COM(2012) 759 final).

Europeiska kommissionen (2011). *Färdplan för ett resurseffektivt Europa*. (KOM(2011) 571 slutlig).

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

Europeiska kommissionen. https://ec.europa.eu/clima/policies/ets/allowances_en

Europeiska kommissionen. KOMs förslag på revidering, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52015PC0337>

COUNCIL REGULATION (EEC) N 100/76 OF 19 JANUARY 1976
ON THE COMMON ORGANIZATION OF THE MARKET IN FISHERY PRODUCT <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?qid=1494320966620&uri=CELEX:31976R0100>

European Maritime and Fisheries Fund – Operational Programme for Sweden (CCI 2014SE14MFOP001)

Eurostat (2001). *Environmental taxes. A statistical guide*. Hämtad den 4 april 2017 från [www](http://ec.europa.eu/eurostat/web/environment/environmental-taxes):
<http://ec.europa.eu/eurostat/web/environment/environmental-taxes>

Finansdepartementet (2017). Remiss 2017-03-24 Fi2017/01480/S1

Finansdepartementet (2017b). Vissa punktskatte-frågor inför budgetpropositionen för 2018 Fi2017/01244/S2

Finansdepartementet (2002). Promemoria – Förslag om ändrad beskattning vid kraftvärme- och vindkraftproduktion. Fi2002/2635

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/regeringsuppdr_analys_ny_gfp_20090529.pdf):
https://www.fiskeriverket.se/download/18.1cd8e1d120f9147ace80001525/regeringsuppdr_analys_ny_gfp_20090529.pdf

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

Föreskrifter om ändring i Statens jordbruksverks föreskrifter (SJVFS 2014:41) om direktstöd

Förordning (2006:1577) om statsbidrag för icke statliga flygplatser. Svensk författningssamling 2006:1577.

Förordning (2001:770) om sjöfartsstöd

Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Svensk författningssamling 1997:263.

Förordning 1380/2013 (EU). *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1380/2013 av den 11 december 2013 om den gemensamma fiskeripolitiken.*

Havs- och Vattenmyndigheten (2016). *Åtgärder för havs- och vattenmiljö, Rapportering av användningen av anslag 1:12 under 2015.*

Havs- och Vattenmyndigheten (2014). Redovisning av Havs- och Vattenmyndighetens regeringsuppdrag om kartläggning av ickeskatterrelaterade eventuellt miljöskadliga subventioner inom Havs- och Vattenmyndighetens verksamhetsområde.

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

ICAO (2006). ICAO:s policies on taxation in the field of International Air Transport Doc 8632-C968.

IEA (2015). *World Energy Outlook*. Hämtad 23 maj 2017 från [www.](http://www.worldenergyoutlook.org/resources/energysubsidies/fossilfuelsubsidydatabase/)

<http://www.worldenergyoutlook.org/resources/energysubsidies/fossilfuelsubsidydatabase/>

IIEP (2009). *Environmentally harmful subsidies (EHS): Identification and Assessment, Final report*. Institute for European Environmental Policy (IIEP), November 2009.

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 (2017). *Optimering av jordbruksstöden – för ökad miljönytta och effektivare produktion*. Jordbruksverket, rapport ännu inte publicerad.

Jordbruksverket (2016). *Förgröningen i praktiken*. Jordbruksverket rapport 2016:18.

Jordbruksverket.(2015) *Nationell handlingsplan, Havs- och fiskeriprogrammet 2014-2020*. Dnr 3.3.17-12166/15.

Jordbruksverket (2011). *Miljöeffekter av tvårvillkoren*. Jordbruksverket rapport 2011:5.

Jordbruksverket (2010a). Vad är landsbygdsprogrammet? Hämtad 17 september 2010 från [www: http://www.sjv.se/amnesomraden/mojligheterpalandsbygden/landsbygdsprogrammet/vadarlandsbygdsprogrammet.4.7a446fa211f3c824a0e8000171998.html](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.

Kungl. IngenjörsvetenskapsAkademin (IVA) (2015). *Skattter och subventioner vid elproduktion*. IVA . IVA-R 484

Lag (1991:587) om svavelskatt

Miljö- och energidepartementet (2016). *Regeringsbeslut I:12: Regleringsbrev för budgetåret 2017 avseende Naturvårdsverket*

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

Ministerio dell'ambiente (2016). *Catalogo dei sussidi ambientalmente favorevoli e dei sussidi ambientalmente dannosi*. Hämtad den 8 maj 2017 från [www](http://www.minambiente.it/sites/default/files/archivio/allegati/sviluppo_sostenibile/catalogo_sussidi_ambientali.pdf):

http://www.minambiente.it/sites/default/files/archivio/allegati/sviluppo_sostenibile/catalogo_sussidi_ambientali.pdf

Naturvårdsverket (2017a). <http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Utslappshandel---vagledning/Utslappshandel-verksamheter-som-ingar/>

Naturvårdsverket (2017b). <http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Utslappshandel---vagledning/Utslappsratter-for-anlaggningar>

Naturvårdsverket (2016). *Framställan skickad till Miljö- och energidepartementet 2016-06-23, NV-04853-16*

Naturvårdsverket (2015). *Omställning till hållbara konsumtionsmönster. Syntes inom ramen för fördjupad utvärdering av miljömålen 2015*. Naturvårdsverket rapport 6663.

Naturvårdsverket (2014). *Ändring av kväveoxidavgiften för ökad styreffekt*. Naturvårdsverket. Rapport 6647.

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

Naturvårdsverket (2011b). *Köttkonsumtionens klimatpåverkan. Drivkrafter och styrmedel*. Naturvårdsverket, rapport 6465.

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/):
<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-utslappsratter/Flyget-del-av-handelssystemet/):
<http://www.naturvardsverket.se/sv/Lagar-och-andra-styrmedel/Ekonomiska-styrmedel/Handel-med-utslappsratter/Flyget-del-av-handelssystemet/>

Naturvårdsverket (2010d). *Förnybara energikällors inverkan på de svenska miljömålen*. Naturvårdsverket Rapport 6391.

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). *Miljöskadliga 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 (1997a): *Utvärdering av svavelskatt och NOx-avgift*. Naturvårdsverket. Rapport 4717

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

OECD (2017a). *Gross domestic product (GDP) Total, Million US dollars, 2015* Source: *Aggregate National Accounts, SNA 2008 (or SNA 1993): Gross domestic product*. Hämtad 22 maj 2017 från www: <https://data.oecd.org/gdp/gross-domestic-product-gdp.htm#indicator-chart>

OECD (2017b). *Agricultural support, Total support (TSE), Million US dollars, 2015*. Hämtad 22 maj 2017 från www: <https://data.oecd.org/agrpolicy/agricultural-support.htm#indicator-chart>

OECD (2014). *OECD Environmental Performance Reviews: Sweden 2014, Assessment and recommendations*.

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/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

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. 2016/17:1. Budgetpropositionen för 2017.

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

Prop. 2009/10:1 Budgetpropositionen för 2010.

- Prop. 2004/05:1. Budgetpropositionen 2005.
- Prop. 2003/04:100. Vårpropositionen 2004: Bilaga 2 Redovisning av skatteavvikelser.
- Prop. 2000/01:1 Regeringens budgetproposition för 2001.
- Prop. 2000/01:43. Ändringar i Atomansvarighetslagen
- Prop. 2000/01:127. *Sjöfartsstöd.*
- Prop. 1999/2000:105. *Vissa punktskattefrågor.*
- Prop. 1994/95:54. *Ny lag om skatt på energi, m.m.*
- Prop. 1991/92:50 Sänkning av mervärdeskatten på vissa varor och tjänster, m.m.
- Prop. 1991/92:150 bilaga I:5. *med förslag om slutlig reglering av statsbudgeten för budgetåret 1992/93, m.m. (kompletteringproposition).*
- Prop. 1989/90:111. *om reformerad mervärdeskatt m.m.*
- Prop. 1986/87:46. Proposition om beskattning av förmån av fri bil.
- Prop. 1977/78:40, s. 14. Proposition om åtgärder för att främja de mindre och medelstora företagens utveckling.
- Prop. 1974:177. *Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om avsättning till särskild investeringsfond, m.m.*
- Prop. 1957/175.
- Regeringen (2015). *Regeringen satsar på elbilar och elbussar.* Pressmeddelande.
<http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2015/09/regeringen-satsar-pa-elbilar-och-elbussar/>
- Riksdagen (2010). Utökat skadeståndsansvar vid kärnkraftsolyckor (CU29). Hämtad 21 juni 2010 från [www: www.riksdagen.se/Webbnav/index.aspx?nid=7160&datum=2010-06-17](http://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 (2016). Leveranser av petroleumprodukter fördelad på förbrukarkategori, 2016.

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.

SFS 2011:9. *Förordning om ändring i förordningen (1997:835) om arbetslöshetsförsäkring*, utfärdad den 20 januari 2011.

SFS 2011:1194 Lag om ändring i mervärdesskattelagen (1994:200)

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

Sjöfartstidningen. *Minskning av sjöfartsstödet till EU*. 17 november 2016
Hämtad från [www: http://www.sjofartstidningen.se/minskning-av-sjofartsstodet-till-eu/](http://www.sjofartstidningen.se/minskning-av-sjofartsstodet-till-eu/)

Sjöfartsverket (2014). *Beskattning av sjöfartens bränslen, Förutsättningar för och effekter av beskattning enligt det nya energiskattedirektivet*. Slutredovisning av regeringsuppdrag. Dnr. 0302-04-02397

Skatteverket (2017). Hämtad den 17 april 2017 från [www: https://skatteverket.se/privat/sjalvservice/svarpavanligafragor/avdrag.4.18e1b10334e8bc80003674.html](https://skatteverket.se/privat/sjalvservice/svarpavanligafragor/avdrag.4.18e1b10334e8bc80003674.html)

Skatteverket(2017a). Hämtad från [www: https://www.skatteverket.se/foretagochorganisationer/skatter/punktskatter/energiskatter/verksamheter/medlagreskatt/gruvinindustriellverksamhet.4.121b82f011a74172e5880006304.htm](https://www.skatteverket.se/foretagochorganisationer/skatter/punktskatter/energiskatter/verksamheter/medlagreskatt/gruvinindustriellverksamhet.4.121b82f011a74172e5880006304.htm)

Skatteverket (2014). Hämtad den 17 april 2017 från [www: https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2014.4/321422.html](https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2014.4/321422.html)

Skatteverket (2011). *Gruvinindustriell verksamhet*. Hämtat den 21 februari 2011 från [www: http://www.skatteverket.se/foretagochorganisationer/skatter/punktskatter/allpunktskatter/energiskatter/gruvinindustriellverksamhet.4.121b82f011a74172e5880006304.html?posid=1&sv.search.query.allwords=gruvinindustriell](http://www.skatteverket.se/foretagochorganisationer/skatter/punktskatter/allpunktskatter/energiskatter/gruvinindustriellverksamhet.4.121b82f011a74172e5880006304.html?posid=1&sv.search.query.allwords=gruvinindustriell)

Skatteverket (2010a). Historiska skattesatser. Hämtad 28 juni 2010 från [www](http://www.skatteverket.se/download/18.233f91f71260075abe8800026895/Historiska+skattesatser+2010.pdf):
<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):
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):
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):
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/beloppochprocent/2010.4.76a43be412206334b89800047590.html):
<http://www.skatteverket.se/privat/skatter/beloppochprocent/2010.4.76a43be412206334b89800047590.html>

Skatteverket (2010g). Hämtad 20 juni 2017 från [www](http://www.skatteverket.se/privat/svarpavanligafragor/inkomstavgift/privattjansteinkomsterfaq/jagharformanavfribilhurberaknasformansvardet.5.18e1b10334ebe8bc8000117810.html?posid=8&sv.search.query.allwords=v%C3%A4rdet%20av%20bilf%C3%B6rm%C3%A5n):
<http://www.skatteverket.se/privat/svarpavanligafragor/inkomstavgift/privattjansteinkomsterfaq/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.

Skogsstyrelsen (2001). Skogspolitisk historia. Rapport 8A.

Skogsstyrelsen (2017). Hämtad 18 april 2017 från [www: https://www.skogsstyrelsen.se/bruka-skog/vagar/](https://www.skogsstyrelsen.se/bruka-skog/vagar/)

Skr. 1.1.1 – 2667/17. Statens jordbruksverks budgetunderlag för räkenskapsåren 2018-2020.

Skr. 2016/17:98. Redovisning av skatteutgifter 2017

Skr. 2015/16:98. Redovisning av skatteutgifter 2016

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.

Statens Offentliga Utredningar (2017). *För Sveriges landsbygder – en sammanhållen politik för arbete, hållbar tillväxt och välfärd*. SOU 2017:1

Statens Offentliga Utredningar (2016). *En svensk flygskatt*. SOU 2016:83.

Statens Offentliga Utredningar (2016). *Budgetpropositionen för 2017*. SOU 2016/17:1.

Statens Offentliga Utredningar (2015). *Energiskatt på el. En översyn av det nuvarande systemet*. SOU 2015:87

Statens offentliga utredningar (2009). *Kärnkraft – nya reaktorer och ökat skadeståndsansvar. Delbetänkande av Utredningen om en samordnad reglering på kärnteknik- och strålskyddsområdet*. SOU 2009:88.

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.

Statens Offentliga Utredningar (1992). *Biobränslen för framtiden*. SOU 1992:90.

Statens Offentliga Utredningar (1991). *Konkurrensneutral energibeskattnings betänkande*. SOU 1991/90.

Statens Offentliga Utredningar (1989). *Ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken*. SOU 1989:83.

Statens Offentliga Utredningar (1989). *Sätt värde på miljön miljöavgifter på svavel och klor: delbetänkande*. SOU 1989:21

Statens Offentliga Utredningar (1970). *Översyn av vissa punktskatter*. SOU 1970:37

Svensk standard (2011). SS 155410:2011. Eldningsoljor – Krav

Svenska MiljöEmissions Data(SMED) (2014). *Utsläppsbegränsningars effekt på försurande deposition i Sverige - fokus på 1990-2010*. SMED Rapport 150.

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

Tillväxtverket (2017). *Utveckling av fe regionala företagsstöden avseende jämställdhet, integration och miljö, inklusive klimat*. Delredovisning Dnr Ä 2017-493

Tillväxtverket (2016). Tillväxtverkets årsredovisning 2015.

Tillväxtverket (2014). *Kartläggning av subventioner som eventuellt kan vara miljöskadliga*. Dnr 1.3.2-2014-1272.

Tillväxtverket (2010). *Transportbidrag*. Hämtad 31 juni 2010 från www.tillvaxtverket.se/huvudmeny/insatserfortillvaxt/transportbidragregionalpolitisktstod.4.21099e4211fd8c87b800016807.html

Trafikverket (2016) Trafikverket PM 2016-05-23 Kartläggning av subventioner som eventuellt kan vara miljöskadliga.

Umweltbundesamt (2011). *Environmentally Harmful Subsidies in Germany, Update 2010*, Federal Environment Agency.

VISMA (2017). *Så fungerar förmånsbeskattning. Här är de vanligaste förmånerna*. <https://vismaspcs.se/ditt-foretagande/driva-egget-foretag/formansbeskattning>

WSP Analys och Strategi (2012). *Reseavdrag och slopad förmånsbeskattning av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?*

Ynnor AB (2013). Tjänstebilar subventioneras med över 70 procent. Pressmeddelande.
<http://www.mynewsdesk.com/se/pressreleases/tjanstebilar-subventioneras-med-oever-70-procent-846056>

Otryckta källor

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

Andreasson, Johanna. Handläggare Utvecklingsenheten, Fiskeriverket. E-post 27 augusti 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.

Björsell, Mats. Handläggare på enheten för klimatstyrmedel, Naturvårdsverket., Stockholm. E-post 19 april 2017.

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

Blomberg, Jenny. Handläggare på Transportstyrelsen. *Transportstyrelsens åsikter i frågan om ändring av Chicagokonventionen för att möjliggöra beskattning av flygbränsle.* Epost 16 mars 2017.

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.

Delegationen för sjöfartsstöd (Trafikverket). Telefonkontakt 29 mars 2017.

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.

Nilsson, Pernilla. Handelsanställdas a-kassa. E-post 17 och 21 mars 2017

Nilsson, Fabian. Handelspolitisk utredare. Enheten för handel och marknad. Jordbruksverket. E-post 27 februari 2017.

Palm, Fredrik. Jordbruksverket. E-post 3 april och 9 maj 2017

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. Verksjurist Strålsäkerhetsmyndigheten. E-post 16 maj och 22 juni 2011. E-post 16 mars och 5 maj 2017.

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

Söderberg, Torben. och Löfgren, Simon. Jordbruksverket, E-post 31 mars 2017.

Åström, Stefan, IVL underlag till SMED 2014

Östberg, Roger. Senior rådgivare Energimyndigheten. E-post 17 maj 2017.

Bilaga 1 Sammanställning av potentiellt miljöskadliga subventioner år 2017

Tabellens vänstra kolumn innehåller namn på subventionen och en beskrivning av subventionen som den var utformad vid den första kartläggningen (2004) och vid uppdateringarna (2010 resp. 2017). I denna uppdatering har syfte, införandeår och mottagare lagts till. Uppdateringen innehåller även potentiellt positiva och/eller negativa miljöeffekter och miljö kvalitetsmål som berörs.

Storleken på subventionerna anges i miljoner kronor i mittenkolumnen. De subventioner som är skatteavvikelser anges i netto, det vill säga faktiska skatteutgifter, för år 2004, 2010 (2009) och 2016 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 ?

Texterna som inleds med År 2004 och År 2010 är från de tidigare kartläggningarna och har inte förändrats genom uppdateringen år 2017.

I Bilaga 2 redovisas subventioner som avskaffats eller av annan anledning inte längre är aktuella och därför har flyttats från denna bilaga.

Energisektorn

Subvention, utformning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Energiskatt på elförbrukning i vissa kommuner</p> <p>Syfte Åtgärden motiverades med att hushållens elförbrukning borde mildras i de norra delarna av landet, där uppvärmningskostnaderna regelmässigt är högre än i landet i övrigt. ¹</p> <p>Mottagare Gäller för förbrukning av elektrisk kraft i hushåll och förbrukning av elektrisk kraft för annat ändamål än i industriell verksamhet, i en datorhall, i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet eller som landström.</p> <p>Infördes år 1981²</p>		<p>¹ SOU 2015:87</p> <p>² Skatteverket – tidigare skattesatser</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)	<p>Prop. 2003/04:100</p> <p>Prop. 2004/05:100</p>

Subvention, utformning	Storlek (mnkr)	Referenser
<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 innebär att subventionen uppgick till 9,2 öre/kWh.</p>	<p>910 (2010) 880 (2009)</p>	<p>Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183</p>
<p>År 2017 utgår normen för energiskatt till 29,5 öre per kilowattimme. I Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län samt kommunerna Sollefteå, Ånge, Örnsköldsvik, Ljusdal, Torsby, Malung, Mora, Orsa, och Älvdalen är skattesatsen nedsatt till 19,9 öre/kWh. Skatteavvikelsen och subventionen uppgår där till 9,6 öre/kWh. Nedsättningen för viss förbrukning i de berörda områdena får enligt rådets genomförandebeslut inte överstiga 9,6 öre per kilowattimme.²</p>	<p>800 (2016)¹</p>	<p>ⁱ Skr. 2016/17:98</p>
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Elanvändning leder i sig inte till någon direkt miljöpåverkan utan miljöpåverkan sker vid produktionen av el. Beroende på hur elen produceras varierar miljöpåverkan. Subventionen innebär ett minskat incitament för att effektivisera elanvändningen och därmed i förlängningen även miljöpåverkan från produktionsledet.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga potentiellt positiva miljöeffekter kan ses av stödet.</p> <p>Miljökvalitetsmål som berörs Beror på hur elen produceras</p>		
<p>Energiskattebefrielse för bibränslen, torv m.m. för uppvärmning Syfte För att främja användningen av bibränslen och torv främst av försörjnings- och miljöskäl. Mottagare Användaren av bibränslen och torv. Vidare påverkas den som producerar bibränslet eller torven då det ökar konkurrenskraften för dennes produkt. Infördes år Har sedan punktskatter på energi infördes år 1957 varit befriade från energiskatt.¹</p>		<p>¹ SOU 1992:90</p>
<p>År 2004 utgår ingen skatt på bibränslen, torv (som är ett fossilt bränsle) m.m. som används för uppvärmning, vilket 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.</p>	<p>3190 (2004)</p>	<p>Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100</p>
<p>År 2010 beskattas inte bibränslen, 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.</p>	<p>4920 (2010) 4530 (2009)</p>	<p>Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183</p>

Subvention, utformning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>År 2017 Ingen skatt tas ut på biobränsle, torv m.m. som används för uppvärmning. Energiskattebefrielse för vissa biobränslen som vegetabiliska och animaliska oljor och fetter m.m. samt för biogas gäller enligt 7 kap. 3–4 §§ LSE. Normen utgörs av full energiskatt för motsvarande uppvärmningsbränsle. Utgående ifrån skattesatsen på eldningsolja motsvarar normen av 8,6 öre/kWh år 2017.²</p>	5210 (2016) ⁱ	^{i,2} Skr. 2016/17:98
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Förbränning av biobränsle ger upphov till utsläpp av luftföroreningar som NOx och partiklar. Ett uttag av biobränsle från skog och jordbruksmark kan ha en påverkan på den biologiska mångfalden. Förbränning av torv ger upphov till utsläpp av koldioxid och luftföroreningar. Trots att torv definieras som ett långsamt förnyelsebart energislag så är torv i klimathänseende jämförbart med fossila bränslen som stenkol och olja.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Minskade utsläpp av fossil koldioxid då biobränsle kan ersätta fossila bränslen som kol, olja och naturgas. För torv ses inga potentiellt positiva miljöeffekter av subventionen.</p> <p>Miljökvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning. Levande skogar, Ett rikt växt och djurliv.</p>		
<p>Nedsatt energiskatt på bränsle i kraftvärmeverk Syfte Det ursprungliga motivet var att stärka kraftvärmeteknikens konkurrenskraft generellt gentemot såväl kondenskraftproduktion som ren värmeproduktion.¹ Motiveringen för att undanta skatt på bränsle som används för elproduktion är att elen beskattas i användarledet och därmed undvika dubbelbeskattning.²</p> <p>Mottagare De företag som använder fossila bränslen i ett kraftvärmeverk.</p> <p>Infördes år 1991 (har ändrats vid ett flertal tillfälle efter detta)</p>		<p>¹ Finansdepartementet (2017b)</p> <p>² IVA (2015) el</p>
<p>År 2004 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.</p>	190 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
<p>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</p>	350 (2010) 150 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183 Skatteverket (2010c)

Subvention, utformning	Storlek (mnkr)	Referenser
elverkningsgraden uppgår till minst 15 procent. Subventionen minskar då avdrag med 70 procent av energiskatten får göras.		
År 2017 gäller befrielse från energiskatt med 70 procent för den del av bränslet som vid kraftvärmeproduktion förbrukas för framställning av värme. Energiskattebefrielse på den del av bränslet som motsvarar elproduktionen grundar sig på tvingande unionsrätt. Skatteutgiften är enbart beräknad värmeproduktionen. Normen motsvaras av full energiskatt för uppvärmningsbränslen. Utgående ifrån skattesatsen på eldningsolja motsvaras normen av 8,6 öre/kWh år 2017.	200 (2016) ⁱ	ⁱ Skr. 2016/17:98
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Fortsatta utsläpp av fossil koldioxid då företag som förvaltar kraftvärmeverk som använder fossila bränslen har minskat incitament att göra investeringar för att byta till ett bränsle som är helt undantaget från energiskatt tex biobränsle.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan</p>		
<p>Nedsatt energiskatt på uppvärmningsbränslen inom industrin Syfte Näringspolitiska skäl för att skydda konkurrensutsatt industri. Mottagare Företag som använder fossila bränslen i tillverkningsprocessen och företag som levererar värme till industrier. Infördes år Redan 1957 när energiskatten infördes fanns nedsättningsmöjligheter för industriell tillverkning om kostnaden för bränsle uppgick till mera betydande del av tillverkningskostnaden.¹</p>		<p>¹ SOU 1970:37</p> <p>Prop. 1991/92:150, bil I:5</p> <p>SOU 1991/90</p>
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 energiskattesatsen 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.	680 (2010) 810 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183
År 2017 För industrin inom och utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter gäller energiskattebefrielse med 70 procent för användning av fossila bränslen i tillverkningsprocessen. Normen utgörs av full energiskatt för uppvärmningsbränsle. Utgående ifrån skattesatsen på eldningsolja motsvaras normen av 8,6 öre/kWh år 2017.	630 (2016) ⁱ	ⁱ Skr. 2016/17:98

Subvention, utformning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Utsläpp av koldioxid vid förbränning av fossila bränslen, subventionen innebär ett minskat incitament att byta bränsle från fossila till förnybara.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan</p>		
<p>Nedsatt energiskatt på el som används inom tillverkningsindustrin och i vissa datorhallar</p> <p>Syfte Företag med industriella tillverkningsprocesser och vissa datorhallar är att anse som skyddsvärda, genom att de är elintensiva, internationellt konkurrensutsatta och verkar på marknader där de inte har möjlighet kompensera sig för nationellt bestämda pålagor.¹ Skälen för en sänkt skatt för datorhallar är att datacenterbranschen är elintensiv och utsatt för internationell konkurrens. Detta gör datacenterindustrin skyddsvärd och motiverar en lägre skattesats. Om man även beaktar potentialen att understödja utvecklingen av en ny industri, som har stora investeringsbehov de närmaste åren och som kan skapa nya arbetstillfällen i Sverige, är det enligt utredningen tillräckliga motiv för att föreslå en lägre skattesats för data-centerbranschen.²</p> <p>Mottagare Tillverkningsindustrin Företag som äger datorhallar där anläggningens sammanlagda installerade effekt för annan utrustning än kyl- och fläktanläggningar uppgår till minst 0,5 megawatt.</p> <p>Infördes år 1964³ 2017 (el i vissa datorhallar)</p>		<p>¹ Budgetproposition för 2017</p> <p>² SOU 2015:87</p> <p>³ SOU 1970:37</p>
<p>År 2004 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.</p>	11660 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
<p>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.</p>	12510 (2010) 11980 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/10:183
<p>År 2017 El som används i tillverkningsprocesser i industriell verksamhet och i vissa datorhallar beskattas med 0,5 öre/kWh. Normen utgörs av normalskattesatsen på el som är 29,5 öre/kWh, vilket gör att subventionen är 29 öre/kWh.</p>	12 280 (2016) ¹	¹ Skr. 2016/17:98

Subvention, utformning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Elanvändning leder i sig inte till någon direkt miljöpåverkan utan miljöpåverkan sker vid produktionen av el. Beroende på hur elen produceras varierar miljöpåverkan. Subventionen innebär ett minskat incitament för att effektivisera elanvändningen och därmed i förlängningen minskad miljöpåverkan från produktionsledet.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Beror på hur elen produceras.</p>		
<p>Nedsatt koldioxidskatt för uppvärmningsbränslen inom industrin utanför EU ETS samt nedsatt koldioxidskatt för fjärrvärmeleveranser till industrin</p> <p>Syfte Fortsatt konkurrenskraftig industri i Sverige, undvikande av koldioxidläckage¹. Nedsättningen för fjärrvärmeleveranser syftar till att skapa samma beskattning på bränsle till värmeproduktion för ett företag som levererar värmen till en tillverkningsindustri som om industrin själva ägde en förbränningsanläggning och producerade värmen².</p> <p>Mottagare Industrin utanför EU-ETS Företag som levererar fjärrvärme till industrin</p> <p>Infördes år Nedsatt koldioxidskatt för uppvärmningsbränslen inom industrin infördes 1991. Nedsatt koldioxidskatt för bränsle som producerar fjärrvärme som levereras till industrin infördes 1993. EU ETS infördes 2005.</p>		<p>¹ SOU 1989:83 ² Prop. 1991/92:150</p>
<p>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.</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>	4710 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
<p>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.</p> <p>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.</p>	990 (2010) 3560 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183

Subvention, utformning	Storlek (mnkr)	Referenser
<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>		
<p>År 2017 För industrin utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS) gäller nedsättning av koldioxidskatten med 20 procent för användning av fossila bränslen i tillverkningsprocessen, sedan den 1 januari 2016. (Tidigare var nedsättningen 40 procent av koldioxidskatten.) Normen utgörs av full koldioxidskattesats, 1,13 kr/kg CO₂, vilket innebär att subventionen är 23 öre/kg.</p> <p>År 2017 Bränslen som används för att framställa fjärrvärme som levereras för förbrukning i industrins tillverkningsprocess medges nedsättning med 20 procent av koldioxidskatten, sedan den 1 januari 2016. Vid leverans till industrin inom EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS) medges full nedsättning. Normen utgörs av full koldioxidskattesats, 113 öre/kg CO₂, vilket innebär att subventionen är 23 öre/kg.</p>	260 (2016) ⁱ	ⁱ Skr. 2016/17:98
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Utsläpp av koldioxid vid förbränning av fossila bränslen, subventionen innebär ett minskat incitament att byta bränsle från fossila till förnybara.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan</p>		
<p>Koldioxidskattebefrielse på bränsle för elproduktion utanför EU ETS</p> <p>Syfte Koldioxidskatten bör tas ut på samma sätt som andra punktskatter på energiområdet. Enligt dagens energiskattesystem (1990) beskattas elkraft i förbrukarledet. För att undvika dubbelbeskattning får energiskatt på bränsle som används för elproduktion dras av¹. Denna princip tillämpas sedan dess även för koldioxidskatten. Elen beskattas ännu idag med energiskatt vid elkonsumtionen.</p> <p>Mottagare Produktionsanläggningar utanför EU ETS</p> <p>Infördes år 1991 (ETS infördes 2005)</p>		¹ Prop. 1989/90:111
<p>År 2004, innan EU ETS införs, 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

Subvention, utformning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>År 2010 är alla bränslen, utom högbeskattad olja, som förbrukas för produktion av skattepliktig elkraft helt skattebefriade vad gäller koldioxidskatt.</p>	?	Skatteverket (2010d)
<p>År 2017 är alla bränslen, utom högbeskattad olja, som förbrukas för produktion av skattepliktig elkraft helt skattebefriade vad gäller koldioxidskatt. Subventionen gäller de verksamheter som inte omfattas av EU ETS. Till största delen ingår elproduktionsanläggningar i EU-ETS vilket till viss del prisätter utsläppen av koldioxid, kostnaden för utsläppsrätter är mycket lägre än den svenska generella koldioxidskattenivån. Normen är full koldioxidskattesats, vilket innebär att subventionen är 113 öre/kg.</p>	Uppgift saknas 2016, men förmodligen mycket liten eftersom det sannolikt är mycket lite fossilt bränsle som används för elproduktion som inte ingår i ETS.	
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Utsläpp av koldioxid vid förbränning av fossila bränslen, subventionen innebär ett minskat incitament att byta bränsle från fossila till förnybara.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga</p> <p>Miljökvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan</p>		
<p>Nedsättning av koldioxidskatt på bränsle i kraftvärmeverk utanför EU ETS Syfte För den del av bränslet som ger el se "Koldioxidskattebefrielse på bränsle för elproduktion" ovan¹. För den del av bränslet som ger värme: För att främja elproduktion med miljöfördelar. En förbättrad konkurrenssituation för energieffektiv kraftvärme gentemot kondensproduktion för att minimera koldioxidutsläppen². Att gynna kombinerad produktion av el och värme i stället för produktion av bara värme</p> <p>Mottagare Kraftvärmeverk utanför EU ETS</p> <p>Infördes år 1991 (ETS infördes 2005)</p>		¹ Prop. 1989/90:111, ² SOU 1989:83
<p>År 2004, innan EU ETS införs, 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 kraftvärmeanläggningen 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 desamma.</p>	840 (2009)	Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183

Subvention, utformning	Storlek (mnkr)	Referenser
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>År 2017 medges avdrag med 20 procent för anläggningar utanför EU-ETS Normen är full koldioxidskattesats, 113 öre/kg koldioxid, vilket innebär att subventionen är 22,6 öre/kg.</p> <p>Till största delen ingår kraftvärmeanläggningar i EU-ETS vilket till viss del prisätter utsläppen av koldioxid men kostnaden för utsläppsrätter är mycket lägre än den svenska generella koldioxidskattenivån.</p>	Redovisas inte längre 2016, men förmodligen mycket liten eftersom det sannolikt är mycket lite fossilt bränsle som används för kraftvärmeproduktion som inte ingår i ETS.	
<p>Pot negativa miljöeffekter Fortsatta utsläpp av fossil koldioxid då företag som förvaltar kraftvärmeverk som använder fossila bränslen har minskat incitament att göra investeringar för att byta till ett bränsle som är helt undantaget från energiskatt tex biobränsle.</p> <p>Pot positiva miljöeffekter Inga</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan</p>		
<p>Koldioxidskattebefrielse för torv utanför EU ETS</p> <p>Syfte Att inte förändra de ekonomiska förutsättningarna för de som gjort stora investeringar i torvanläggningar bl.a. för att minska oljeberoendet samt för att det råder stor osäkerhet om nettoeffekten av växthusgasutsläpp vid brytning och förbränning av torv¹. För att främja användningen av torv främst av försörjnings- och miljöskäl.²</p> <p>Mottagare Torvanläggningar utanför EU ETS</p> <p>Infördes år 1991 (ETS infördes 2005)</p>		<p>¹ Prop. 1989/90:111</p> <p>² SOU 1992:90</p>
År 2004, innan EU ETS införs, är torv ett fossilt bränsle, som är befriat från koldioxidskatt. Normen för koldioxidskatt är 91 öre/kg koldioxid.	1460 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
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.	1360 (2009)	Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183

Subvention, utformning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>År 2017 är torv befriat från koldioxidskatt. Normen är full koldioxidskattesats, vilket innebär att subventionen är 113 öre/kg. Subventionen gäller de verksamheter som inte omfattas av EU ETS. Till största delen ingår de anläggningar som förbränner torv i EU-ETS vilket till viss del prissätter utsläppen av koldioxid. Kostnaden för utsläppsätter är mycket lägre än den svenska generella koldioxidskattenivån.</p>	<p>Förmodligen mycket liten eftersom det sannolikt är mycket lite torvförbränning som inte ingår i ETS.</p>	
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Förbränning av torv ger upphov till utsläpp av koldioxid och luftföroreningar. Trots att torv definieras som ett långsamt förnyelsebart energislag så är torv i klimathänseende jämförbart med fossila bränslen som stenkol och olja.</p> <p>Pot Positiva miljöeffekter Inga</p> <p>Miljökvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan</p>		
<p>Nedsatt energiskatt för diesel i gruvindustriell verksamhet</p> <p>Syfte ?</p> <p>Mottagare Den som bryter fast berg och utvinner exempelvis malm, natursten eller ballast har rätt till nedsatt energiskatt på bränsle.¹</p> <p>Infördes år ?</p>		<p>¹ Skatteverket (2017a)</p>
<p>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>	<p>?</p>	<p>Lena Flodin och Ulrika Bjurström Legnerot, Skatteverket</p>
<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.</p> <p>Dieselförbrukning medges avdrag med 84 procent av energiskatten från 2011. År 2013 ökar subventionen till 86 procent av energiskatten.</p>	<p>80 (2010)</p>	<p>Skr. 2010/11:108 Skatteverket (2011), (2010e) Skatteverket (2008) Ulrika Bjurström Legnerot, Skatteverket</p>

Subvention, utformning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>År 2017 är energiskatten nedsatt med 89 procent för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet. Normen utgörs av energiskattesatsen på dieselbränsle i miljöklass 1. För skattenedsättning gäller att dieseln förbrukas när mineral utvinns av fast berg, i ett motordrivet fordon i anslutning till lösbrytningen. Skattenedsättning ges inte för: arbeten vid färdigvarulager, försäljningsupplag, i grustag, i sandtag eller anläggningsarbete som exempelvis vid byggnationer, tunnlar och vägar.¹</p>	250 (2016) ¹	<p>¹ Skatteverket (2017a) ⁱ Skr. 2016/17:98</p>
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Ökade utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser, luftföroreningar</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga.</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning</p>		
<p>Nedsatt koldioxidskatt för diesel i gruvindustriell verksamhet</p> <p>Syfte ?</p> <p>Mottagare Den som bryter fast berg och utvinns exempelvis malm, natursten eller ballast har rätt till nedsatt koldioxidskatt på bränsle.¹</p> <p>Infördes år ?</p>		<p>¹ Skatteverket (2017a)</p>
<p>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 Legnerot, 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 skattenedsättningen ökades 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 ökade skattenedsättningen gjorde det möjligt att ansöka om återbetalning från och med år 2007.</p> <p>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)	<p>Skr. 2010/11:108 Skatteverket (2011), (2010e) Skatteverket (2008) Ulrika Bjurström Legnerot, Skatteverket</p>

Subvention, utformning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>År 2017 är koldioxidskatten fortsatt nedsatt med 40 procent för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet, enligt 6 a kap. 1 § 13 LSE. Normen utgörs av full koldioxidskattesats. För skattenedsättningen gäller att dieseln förbrukas när mineral utvinns av fast berg, i ett motordrivet fordon i anslutning till lösbrytningen. Skattenedsättning ges inte för: arbeten vid färdigvarulager, försäljningsupplag, i grustag, i sandtag eller anläggningsarbete som exempelvis vid byggnationer, tunnlar och vägar.¹</p>	150 (2016) ¹	<p>ⁱ Skr. 2016/17:98 ¹ Skatteverket (2017a)</p>
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Ökade utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser, luftföroreningar,</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga.</p> <p>Miljökvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning,</p>		
<p>Svavelskattebefrielse för bränsle i metallurgiska processer</p> <p>Syfte Upprätthålla tillverkningssektorns konkurrenskraft.²</p> <p>Mottagare Företag som använder metallurgiska processer inom exempelvis järn- och stålindustrin, vid gjutning av metall samt metallåtervinning.^{1,2}</p> <p>Infördes år 1991¹</p>		<p>¹ Lag (1991:587) om svavelskatt</p> <p>² Lena Flodin, Skatteverket</p>
<p>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>År 2017 är bränsle som förbrukas i metallurgiska processer fortsatt befriat från svavelskatt.</p> <p>Utsläpp från 2012 har använts för att beräkna subventionens storlek eftersom sekretess gäller i stort sett all rapporteringsdata. Från 2012 finns informationen tillgänglig som underlag till SMED 2014.⁴</p>	<p>Totalt för energisektorn ca 99 mnkr (2012), varav ca 44 mnkr för tillverkningsindustrin och ca 55 mnkr för el- och värme-produktionssektorn.ⁱ</p>	<p>ⁱ IVL, Stefan Åström, underlag till SMED 2014</p>

Subvention, utformning	Storlek (mnkr)	Referenser
	Ytterligare ca 67 mnkr i skattebefrielse för energisektorn (2012) pga. undantag för biobränslen. ⁱ	
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Utsläpp av svavel leder till ökad försurning och sämre luftkvalitet. En stor del av den totala mängden svavel i bränslen är undantagen från svavelskatten.^{1,3}</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter ?</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Frisk luft, Bara naturlig försurning</p>		<p>³ Naturvårdsverket (1997a)</p> <p>⁴ SMED 2014: Rapport 150</p>
<p>Svavelskattebefrielse för bränsle i framställning av produkter för vilka tillverkaren har skatteplikt</p> <p>Syfte Undvika dubbelbeskattning.²</p> <p>Mottagare Företag som använder bränsle vid framställning av energiprodukter eller andra produkter för vilka tillverkaren har skatteplikt. Som energiprodukt räknas exempelvis bensin, diesel, gasol, kol, gas och el.²</p> <p>Infördes år 1991¹</p>		<p>¹ Lag (1991:587) om svavelskatt</p> <p>² Lena Flodin, Skatteverket</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>År 2017 är bränslet fortsatt befriat från svavelskatt</p>	Totalt för energisektorn ca 99 mnkr (2012), varav ca 44 mnkr för tillverkningsindustri	ⁱ IVL, Stefan Åström,

Subvention, utformning	Storlek (mnkr)	Referenser
	<p>n och ca 55 mnkr för el- och värme-produktionssektorn.ⁱ</p> <p>Ytterligare ca 67 mnkr i skattebefrielse för energisektorn 2012 pga. undantag för biobränslen.ⁱ</p>	<p>underlag till SMED 2014</p>
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Utsläpp av svavel leder till ökad försurning och sämre luftkvalitet. En stor del av den totala mängden svavel i bränslen är undantagen från svavelskatten.^{1,3}</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter ?</p> <p>Miljökvalitetsmål som berörs Frisk luft, Bara naturlig försurning</p> <p>Övrigt Utsläpp från 2012 har använts för att beräkna subventionens storlek eftersom sekretess gäller i stort sett all rapporteringsdata. . Från 2012 finns informationen tillgänglig som underlag till SMED 2014⁴</p>		<p>³ Naturvårdsverket (1997a)</p> <p>⁴ SMED 2014: Rapport 150</p>
<p>Svavelskattebefrielse för bränsle som förbrukas i sodapannor eller i lutpannor</p> <p>Syfte Upprätthålla tillverkningssektorns konkurrenskraft²</p> <p>Mottagare Skogsindustriföretag med sodapannor (sulfatmassaproduktion) eller lutpannor (sulfatmassaproduktion)².</p> <p>Infördes år 1991¹</p>		<p>¹ Lag (1991:587) om svavelskatt</p> <p>² Lena Flodin, Skatteverket</p>
<p>År 2004 är detta bränsle befriat från svavelskatt.</p>	<p>?</p>	<p>Skatteverket (2004a)</p>
<p>År 2010 är bränslet fortsatt befriat från svavelskatt.</p>	<p>?</p>	<p>Skatteverket (2010d)</p>
<p>År 2017 är bränslet fortsatt befriat från svavelskatt.</p> <p>Utsläpp från 2012 har använts för att beräkna subventionens storlek eftersom sekretess gäller i stort sett all</p>	<p>Totalt för energisektorn ca 99 mnkr (2012), varav ca 44 mnkr</p>	

Subvention, utformning	Storlek (mnkr)	Referenser
rapporteringsdata. Från 2012 finns informationen tillgänglig som underlag till SMED 2014. ⁴	för tillverknings-industrin och ca 55 mnkr för el- och värme-produktions-sektorn. ¹ Ytterligare ca 67 mnkr i skattebefrielse för energisektorn 2012 pga. undantag för biobränslen. ¹	¹ IVL, Stefan Åström, underlag till SMED 2014
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Liten negativ påverkan på försurning och luftkvalitet. En stor del av den totala mängden svavel i bränslen är undantagen från svavelskatten.^{1,3}</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter ?</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Frisk luft, Bara naturlig försurning</p>		³ Naturvårdsverket (1997a) ⁴ SMED 2014: Rapport 150
<p>Svavelskattebefrielse för bränsle i tillverkning av andra mineraliska ämnen än metaller</p> <p>Syfte Upprätthålla tillverkningssektorns konkurrenskraft²</p> <p>Mottagare Företag som förbrukar bränsle i processer för framställning av andra mineraliska ämnen än metaller under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras. Bland delbranscherna som omfattas kan nämnas tillverkning av cement, kalk, glas, mineralull, tegel, expanderad lera, betongvaror och keramik. Även kalkframställning i skogsindustrins masugnar och inom stål- och sockerindustrierna omfattas av skattebefrielsen.²</p> <p>Infördes år 1991¹</p>		¹ Lag (1991:587) om svavelskatt ² Lena Flodin, Skatteverket
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.	?	Skatteverket (2004a)
År 2010 gäller skattebefrielsen under förutsättning att materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller att	?	Skatteverket (2010d)

Subvention, utformning	Storlek (mnkr)	Referenser
dess inre fysikaliska struktur ändras.		
<p>År 2017 är bränslet fortsatt befriat från svavelskatt.</p> <p>Utsläpp från 2012 har använts för att beräkna subventionens storlek eftersom sekretess gäller i stort sett all rapporteringsdata. Från 2012 finns informationen tillgänglig som underlag till SMED 2014.⁴</p>	<p>Totalt för energisektorn ca 99 mnkr (2012), varav ca 44 mnkr för tillverkningsindustrin och ca 55 mnkr för el- och värme-produktionssektorn.¹</p> <p>Ytterligare ca 67 mnkr i skattebefrielse för energisektorn 2012 pga. undantag för biobränslen.ⁱ</p>	<p>ⁱ IVL, Stefan Åström, underlag till SMED 2014</p>
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Liten negativ påverkan på försurning och luftkvalitet. En stor del av den totala mängden svavel i bränslen är undantagen från svavelskatten.^{1,3}</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter ?</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Frisk luft, Bara naturlig försurning</p>		<p>³ Naturvårdsverket (1997a)</p> <p>⁴ SMED 2014: Rapport 150</p>
<p>Svavelskattebefrielse för bränsle som används för värmeproduktion för leverans till viss verksamhet</p> <p>Syfte Undvika konkurrenssnedvridning.²</p> <p>Mottagare Företag som förbrukar bränsle i produktion av värme som levereras till viss verksamhet, exempelvis framställning av energiprodukter, framställning av andra mineraliska ämnen än metaller, och metallurgiska processer.</p> <p>Infördes år 2007¹</p>		<p>¹ Prop. 2006/07:13 s. 110</p> <p>² Lena Flodin, Skatteverket</p>
<p>År 2010 är bränsle som förbrukas i produktion av värme som levereras till viss verksamhet, exempelvis framställning</p>	<p>?</p>	<p>Skatteverket (2010d)</p>

Subvention, utformning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>av energiprodukter, framställning av andra mineraliska ämnen än metaller, och metallurgiska processer, befriat från svavelskatt. Skattebefrielsen infördes 1 januari 2007.</p>		<p>Lena Flodin, Skatteverket</p>
<p>År 2017 är bränslet fortsatt befriat från svavelskatt.</p> <p>Utsläpp från 2012 har använts för att beräkna subventionens storlek eftersom sekretess gäller i stort sett all rapporteringsdata. Från 2012 finns informationen tillgänglig som underlag till SMED 2014.⁴</p>	<p>Totalt för energisektorn ca 99 mnkr (2012), varav ca 44 mnkr för tillverkningsindustrin och ca 55 mnkr för el- och värmeproduktionssektornⁱ.</p> <p>Ytterligare ca 67 mnkr i skattebefrielse för energisektorn 2012 pga. undantag för biobränslen.ⁱ</p>	<p>ⁱ IVL, Stefan Åström, underlag till SMED 2014</p>
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Liten negativ påverkan på försurning och luftkvalitet. En stor del av den totala mängden svavel i bränslen är undantagen från svavelskatten.^{1,3}</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter ?</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Frisk luft, Bara naturlig försurning</p>		<p>³ Naturvårdsverket (1997a)</p> <p>⁴ SMED 2014: Rapport 150</p>
<p>Svavelskattebefrielse för bränsle för annat ändamål än bränsle eller bränsle för uppvärmning</p> <p>Syfte Upprätthålla tillverkningssektorns konkurrenskraft.²</p> <p>Mottagare Företag som förbrukar bränsle för annat ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning. Bland annat bränsle som används för tillverkning av vissa produkter där bränslet används som råvara istället för att förbrännas.²</p> <p>Infördes år 1991¹</p>		<p>¹Lag (1991:587) om svavelskatt</p> <p>² Lena Flodin, Skatteverket</p>

Subvention, utformning	Storlek (mnkr)	Referenser
<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>	?	<p>Skatteverket (2004a) Lena Flodin, Skatteverket</p>
<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>	?	<p>Skatteverket (2010d) Lena Flodin, Skatteverket</p>
<p>År 2017 är bränslet fortsatt befriat från svavelskatt.</p>	<p>Totalt för energisektorn ca 99 mnkr (2012), varav ca 44 mnkr för tillverkningsindustrin och ca 55 mnkr för el- och värmeproduktionssektorn.¹</p> <p>Ytterligare ca 67 mnkr i skattebefrielse för energisektorn 2012 pga. undantag för biobränslen.¹</p>	<p>¹ IVL, Stefan Åström, underlag till SMED 2014</p>
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Liten negativ påverkan på försurning och luftkvalitet. En stor del av den totala mängden svavel i bränslen är undantagen från svavelskatten.^{1,3}</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter ?</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Frisk luft, Bara naturlig försurning</p> <p>Övrigt Utsläpp från 2012 har använts för att beräkna subventionens storlek eftersom sekretess gäller i stort sett all rapporteringsdata. Från 2012 finns informationen tillgänglig som underlag till SMED 2014.⁴</p>		<p>³ Naturvårdsverket (1997a)</p> <p>⁴ SMED 2014: Rapport 150</p>

Subvention, utformning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Gratis tilldelning av utsläppsrätter inom EU:s handelssystem för utsläppsrätter, EU-ETS</p> <p>Syfte Skydda verksamheter utsatta för utomeuropeisk konkurrens.</p> <p>Mottagare Verksamheter som omfattas av EU ETS (dvs. energianläggningar, energiintensiv industri, viss kemisk industri samt flyg inom EES-området). I Sverige ca 760 anläggningar + ett tjugotal flygbolag¹.</p> <p>Infördes år Gratis tilldelning har tillämpats sedan 2005, men andelen som auktioneras ut har successivt ökat.</p>		<p>¹ Naturvårdsverket (2017a)</p>
<p>År 2010 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. Från och med 2013 inkluderas även utsläpp av lustgas (N₂O) från viss kemisk industri samt perfluorkolväten (PFC) från aluminiumproduktion.</p>	?	SCB (2010)
<p>År 2017 Ca 57 procent av utsläppsrätterna under perioden 2013-2020 auktioneras inom EU, främst till elproducenter². Gratis tilldelning av utsläppsrätter tillämpas fortfarande till industrin och är därför att ses som en subvention. Svenska industriföretag och värmeproducenter som omfattas av EU:s utsläppshandel har beslutats få en gratis tilldelning på ca 29 miljoner utsläppsrätter 2013 vilket successivt skalas ned till ca 20 miljoner till 2020. För utsläpp från elproduktion ges ingen gratis tilldelning 2013-2020³. Även under perioden 2021-2030 kommer gratis tilldelning att tillämpas och inte fasas ut såsom tidigare bestämts. Ungefär samma proportioner ska tillämpas, dvs. 57 procent auktionering och 43 procent gratis tilldelning⁴.</p>	<p>Kostnaden för gratis tilldelning baserad på antal utsläppsrätter multiplicerat med utsläppsrätters medelvärde per år (1 EURO = 9,78 SEK):</p> <p>1142 (2013) 1349 (2014) 1252 (2015) 1069 (2016)</p>	<p>²https://ec.europa.eu/clima/policies/ets/allowances_en</p> <p>³ Naturvårdsverket (2017b)</p> <p>⁴ KOMs förslag på revidering, http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52015PC0337</p>
<p>Pot. Negativa miljöeffekter</p> <p>Utsläpp av koldioxid vid förbränning av fossila bränslen, subventionen innebär lägre kostnader än om utsläppsrätterna skulle ha auktioneras ut. Subventionen leder därmed till ett minskat incitament att byta bränsle från fossila till förnybara.</p>		

Subvention, utformning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga</p> <p>Miljökvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan</p>		
<p>Elcertifikat</p> <p>Syfte Främja produktionen av förnybar el. Förnybar el definieras som elektricitet producerad från förnybara energikällor eller torv. Produktionen av förnybar el ska öka på ett kostnadseffektivt sätt, genom att konkurrens uppstår mellan de förnybara energikällorna. Syftet att undanta elintensiv industri från kvotplikt är att deras konkurrenskraft inte ska försämrats jämfört med konkurrenter i andra länder³.</p> <p>Mottagare Riktas till den som producerar förnybar el.</p> <p>Infördes år 2003</p>		<p>³ Energimyndigheten (2017a)</p>
<p>År 2010 Genom det marknadsbaserade systemet sker handel mellan producenter av förnybar el och kvotpliktiga. 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 älvsäckor, 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. 	<p>?</p>	<p>Håkan Haggström, Naturvårdsverket Naturvårdsverket (2011a)</p>

Subvention, utformning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>År 2017 Elproducenter kan för varje producerad megawattimme (MWh) förnybar el få ett elcertifikat av staten. Elcertifikatet kan sedan säljas på en öppen marknad där priset bestäms av köpare och säljare. Elcertifikaten ger därmed en extra intäkt till de som producerar förnybar el. De som köper elcertifikaten är främst elleverantörer som är kvotpliktiga. De måste årligen köpa en viss andel elcertifikat i förhållande till deras elanvändning eller elleveranser. För elintensiva industrier finns rätt till avdrag för den el som används i tillverkningen vid beräkning av kvotplikten vilket innebär att dessa inte påverkas av kostnaden för elcertifikat.</p> <p>Elkundens kostnad oförändrad eller minskar något. Energimyndighetens analys visar att kvotpliktiga elkunder troligtvis kommer få en oförändrad kostnad då elcertifikatkostnaden och nätkostnaden ökar i ungefär samma omfattning som elpriset sjunker. Elkunder som är befriade från kvotplikt och därmed inte betalar för elcertifikat, främst elintensiva industrier, kommer att få en sänkt kostnad.¹</p>	<p>Elkundens kostnad för elcertifikat var ca 3,6 öre/kWh (2016). Kostnaden belastar i princip alla elanvändare förutom elintensiv industri.</p> <p>Total kostnad för de som betalar för elcertifikat: 3400 (2016)ⁱ</p>	<p>¹ Energimyndigheten (2016)</p> <p>Naturvårdsverket (2010d)</p> <p>ⁱ Roger Östberg, Energimyndigheten,</p>
<p>Pot. Negativa miljöeffekter</p> <p>Leder till utsläpp av koldioxid och luftföroreningar när torv används för elproduktion.</p> <p>Förbränning av bibränsle för elproduktion ger upphov till utsläpp av luftföroreningar som NOx och partiklar. Ett uttag av bibränsle från skog och jordbruksmark kan ha en påverkan på den biologiska mångfalden.</p> <p>Utbyggnad av förnyelsebar elproduktion som vindkraft och vattenkraft ger bland annat ett visuellt intryck, orsaka buller och kan påverka djur och växtliv vid byggnation och drift.¹</p> <p>All elanvändning har en miljöbelastning då det sker viss miljöpåverkan vid produktion av el. Genom att inte elintensiv industri undantas kvotplikt minskar deras kostnad för el. Subventionen innebär ett minskat incitament för att effektivisera elanvändningen och därmed i förlängningen även miljöpåverkan från produktionsledet.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter</p> <p>Minskade utsläpp av fossil koldioxid då förnybar elproduktion ersätter elproduktion baserad på fossila bränslen. Minskat behov av el producerad från kärnkraft.</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs</p> <p>Levande sjöar och vattendrag, Levande skogar, Storslagen fjällmiljö, Ett rikt djur och växtliv, Bara naturlig försurning. Begränsad klimatpåverkan.</p>		
<p>Återbetalningen inom kväveoxidavgiften</p> <p>Syfte</p> <p>Kväveoxidavgiften, NO_x-avgiften, ska ge ekonomiskt incitament att minska kväveoxidutsläppen. Företagen i avgiftssystemet betalar en avgift per kg utsläpp kväveoxider som i sin helhet återbetalas men per andel energi företagen producerar. Återbetalning ges därför till energiproduktion, men kombinationen avgift och återbetalning förväntas minska utsläppen av kväveoxider genom att skapa konkurrens om de medel som återförs. Detta då vinnarna i systemet är företag med lägre utsläpp per producerad energi¹.</p>		<p>¹ OECD (2014)</p>

Subvention, utformning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Mottagare Förbränningsanläggningar med pannor som producerar mer än 25 GWh per år omfattas av NO_x-avgiften. De företag som får återbetalning av avgiften är anläggningar med låga utsläpp i relation till energiproduktionen.</p> <p>Infördes år 1992</p>		
<p>År 2017 Företagens avgift som beror på hur mycket kväveoxider de släpper ut. Återbetalning görs sedan i förhållande till varje företags andel av den energi som har producerats samma år.</p> <p>Avgiften per kg kväveoxidutsläpp motiveras utifrån att den ska internalisera de externaliteter kväveoxidutsläppen skapar. Återbetalningen har däremot ingen direkt miljöstyrande roll utan är utbetalning till energiproduktion, dvs. en subvention till produktion. Det betyder att företagen inte betalar hela kostnaden för de utsläpp som de orsakar^{1,2}. Återföringen tenderar också att öka lönsamheten i energiproduktionen, vilket ökar mängden energi som produceras i avgiftssystemet och därmed även kväveoxidutsläppen.</p>	562,3 (2015) ¹	<p>² Naturvårdsverket (2014)</p> <p>ⁱ Naturvårdsverket (2016)</p>
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Utsläpp av kväveoxider bidrar till försurning och övergödning av sjöar, vattendrag och hav och till att marknära ozon bildas.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga</p> <p>Miljökvalitetsmål som påverkas Frisk luft, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning</p>		
<p>Kärnkraftens försäkringsansvar</p> <p>Syfte Begränsat ansvar har varit en förutsättning när kraftindustrin tog beslut om att investera mycket stora belopp i kärnkraftanläggningar¹.</p> <p>Mottagare Driftbolag (anläggningsinnehavare av en kärnkraftsreaktor)</p> <p>Infördes år Atomansvarighetslagen gäller sedan 1968.</p>		¹ SOU 2006:43
<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>	Svårt att uppskatta subventionen, men om skadeansvaret utvidgas, skulle försäkringskostnad	Atomansvarighetslagen (1968:45) Prop. 2000/01:43

Subvention, utformning	Storlek (mnkr)	Referenser
	en öka och därmed också kostnaden för att framställa kärnkraftsel.	
<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>	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.	Riksdagen (2010) Pernilla Sandgren, Strålsäkerhetsmyndigheten SOU 2006:43 SOU 2009:88 Prop. 2009/10:173
<p>År 2017 Subventionen är utformad på samma sätt som tidigare. Ratificering av 2004 års ändringar i konventionerna har fortfarande inte skett, vilket innebär att lagen om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor (2010:950) ännu inte trätt i kraft. (Ett EU-land dröjer med lagstiftningen jämfört med fem länder vid föregående kartläggning.) Innehavarens ansvar för skador vid en olycka och försäkringspremien är därmed fortsatt begränsad till ca 3,3 miljarder kronor². Det begränsade försäkringsansvaret som är kopplat till skadeståndsplikt för reaktorolyckor med kärnkraft, gör att kostnaderna för att producera el i kärnkraftverk blir lägre än de annars skulle ha varit. Den förväntade skadekostnaden vid en eventuell olycka beror på olyckans omfattning. Staten kan behöva kompensera skadelidande utöver det som täcks av försäkringen. Däravande Statens strålskyddsinstitut har bedömt att kostnaderna för en allvarlig olycka kan uppgå till flera hundra miljarder kronor (främst direkta kostnader i det akuta och semiakuta läget och därmed underskattas troligen de totala samhällskostnaderna)³. Därför kan försäkringsansvaret och premien anses vara begränsade både utan och med ratificering.</p>	Samma som ovan	² Pernilla Sandgren, Strålsäkerhetsmyndigheten ³ SOU 2009:88
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Då kostnaden för att producera el genom kärnkraft sänks, kan produktionen öka, vilket kan leda till att mer uran används och att mängden kärnavfall ökar. Kärnavfall är utbränt bränsle som har placerats i slutförvar, material som blivit nedsmutsat av radioaktiva ämnen samt restprodukter från återvinnings- och avfallshanteringen, exempelvis filter och radioaktivt nedsmutsade verktyg.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga</p> <p>Miljö kvalitetsmål om berörs Säker strålmiljö</p>		

Subvention, utformning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Regionalt investeringsstöd Syfte Utveckla företag och stärka regional utveckling. Verksamheten i företaget ska bedömas bli lönsam och varaktig. Mottagare Företag med investeringar i stödområde A och B. I stödområde B kan stöd endast ges om särskilda skäl finns. Stöd ges till följande branscher: Industri eller industriliknande, Industriservice, Tjänste- och serviceverksamhet med större marknad än lokal och regional, Turistverksamhet och Uppförande av lokaler för uthyrning. Infördes år Lokaliseringsstödet som är föregångare till regionalt investeringsstöd infördes 1965.¹</p>		<p>¹ Tillväxtverket (2014)</p>
<p>År 2017 Bidraget går direkt till företag och kan delfinansiera investeringar. Maximalt stöd är 10-35 procent (individuell prövning). Följande kostnader är stödgrundande: byggnation, inköp av maskiner och inventarier, produktutveckling och utbildning. Förordningen för regionalt tillväxtstöd förordar hållbar tillväxt, men ger inga eller få möjligheter att inte stödja en investering av miljöskäl. För detaljer, se Förordning (2007:61). Miljöpåverkan kopplas främst till byggnation och produktutveckling.²</p>	<p>Stödet var mellan 265-398 mnkr per år (2008-2012)¹</p>	<p>^{2,1} Tillväxtverket (2014)</p>
<p>Potentiellt negativa miljöeffekter Hur miljön påverkas beror på den enskilda investeringen. Miljöpåverkan sker <i>mycket ofta</i> eller nästan alltid pga. energiproduktion, transporter, användning av arbetsmaskiner, byggande och boende. Miljöpåverkan sker <i>ofta</i> pga. användning av kemikalier, farliga ämnen, uppkomst eller hantering av avfall, förbränning, markanvändning, avlopp och slam, vattenanvändning och skogsbruk. Miljöpåverkan sker <i>ibland</i> pga. användning av ozonnedbrytande ämnen.</p> <p>Potentiellt positiva miljöeffekter Beror på den enskilda investeringen.</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Stödet påverkar miljö kvalitetsmålen olika från år till år.</p>		
<p>Regionalt bidrag till företagsutveckling Syfte Stimulera tillväxt genom att uppmuntra investeringar och annan företagsutveckling. Mottagare Små och medelstora företag i landsbygds- och glesbygdsområden.</p>		<p>¹ Tillväxtverket (2014)</p>

Subvention, utformning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Infördes år Bidraget infördes 1994 under namnet landsbygdsstöd, men ersatte då i praktiken redan existerande stödformer.¹</p>		
<p>År 2017 Bidrag ges för investeringar i: byggnader, maskiner och inventarier, produktutveckling etc. Maximalt stödbelopp är 1,2 mnkr under en treårsperiod. Stödet är minimistöd enligt statsstödsreglerna. För detaljer, se Förordning (2000:283).²</p>	<p>Stödet var mellan 210-267 mnkr per år (2008-2012)ⁱ</p>	<p>^{2, i} Tillväxtverket (2014)</p>
<p>Potentiellt negativa miljöeffekter Hur miljön påverkas beror på den enskilda investeringen. Miljöpåverkan sker mycket ofta eller nästan alltid pga. energiproduktion, transporter, användning av arbetsmaskiner. Miljöpåverkan sker ofta pga. uppkomst eller hantering av avfall Miljöpåverkan sker ibland pga. byggande och boende, användning av kemikalier och farliga ämnen, markanvändning, användning av ozonnedbrytande ämnen, avlopp, vattenanvändning och skogsbruk.</p> <p>Potentiellt positiva miljöeffekter Beror på den enskilda investeringen.</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Stödet påverkar miljö kvalitetsmålen olika från år till år.</p>		

Transportsektorn

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Energiskatt på diesel i motordrivna fordon Syfte Hänsyn till pris och värmevärde och möjligen viss hänsyn till ekonomiska svårigheter för buss-/lastbilstrafik.¹ Mottagare Transportnäringen¹ Infördes år ?</p>		¹ Prop. 1957/175.
<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. Subventionen är därmed 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. Subventionen var därmed 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>År 2017 anges energiskattesatserna på bränslen i 2 kap. 1 § LSE. I praktiken utgörs nästan all bensen- och dieselbränsleanvändning av miljöklass 1. År 2017 motsvarar skattesatsen för bensen i den främsta miljöklassen 42,9 öre/kWh medan dieselbränsle i den främsta miljöklassen, dvs. miljöklass 1, beskattas med motsvarande 25,0 öre/kWh. Skatteutgiften utgörs av mellanskillnaden i skattesats. Skatteutgiften för dieselbränsle uppgår därför till 17,9 öre/kWh. Skattesatsen för dieselbränsle i miljöklass 1 jämförs med skattesatsen för bensen i miljöklass 1, vilken utgör normen på hela transportområdet¹.</p>	7970 (2016) ⁱ	^{1, i} Skr 2016/17:98 ² Prop 2016/17:1
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Biltrafik med dieseldrivna bilar och lastbilar kan ske till lägre kostnad än annars, vilket påverkar efterfrågan på denna trafik. De negativa miljöeffekterna blir ökade utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser, luftföroreningar, buller och intrång i naturmiljöer mm. En ökning av andelen dieselfordon i fordonsflottan medför ökade problem med luftkvaliteten i städer. Utsläppen av kväveoxider och partiklar beräknas fortsatt vara för höga i stadsmiljö Personbilarnas utsläpp ökar som ett resultat av fler dieseldrivna bilar som inte har så effektiv rening av kväveoxider².</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga</p>		

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Miljö kvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan, Frisk Luft, God bebyggd miljö, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning.</p>		
<p>Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift Syfte ? Mottagare ? Införd år ?</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 bensin 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>År 2017 gäller enligt 11 kap 9§ 1 LSE energiskattebefrielse för elförbrukning för bandrift (t ex järnväg, tunnelbana). Normen utgörs av energiskattesatsen för bensin i mk1, dvs. 42,9 öre/kWh år 2017¹.</p>	1300 (2016) ⁱ	^{1, i} Skr. 2016/17:98
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Kan bidra till viss indirekt negativ miljöpåverkan från elproduktion i form av klimatpåverkan eller luftföroreningar. Dock bedöms denna miljöpåverkan som marginell i jämförelse med om utfört transportarbete med denna bantrafik istället skulle ske med vägtrafik eller flyg. Den negativa miljöpåverkan av minskade incitament för en effektivare elanvändning i tågtrafiken får ses som försumbar jämfört med de positiva miljöeffekterna av att föra över transporter och resor från flyg och bil till eldriven tågtrafik.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Minskade klimatpåverkande utsläpp och utsläpp av luftföroreningar genom elektrifiering av järnväg. Eldriven bantrafik blir mer konkurrenskraftig jämfört med alternativa trafikslag: flyg och bil. En överflyttning av transporter och resor från flyg och bil till eldriven tågtrafik innebär därmed indirekt positiva effekter i form av minskade klimatpåverkande utsläpp och luftföroreningar liksom minskat buller.</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, God bebyggd miljö</p>		

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift Syfte ? Mottagare ? Införd år ?</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 bensin 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>År 2017 gäller enligt 6 a kap 1§ 2 LSE energiskattebefrielse för bränsle för bandrift (t ex järnväg, tunnelbana). Normen utgörs av energiskattesatsen för bensin i mk1, dvs. 42,9 öre/kWh år 2017.</p>	30 (2016) ⁱ	ⁱ Skr. 2016/17:98
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Subventionen innebär minskade incitament för elektrifiering och bidrar till negativ miljöpåverkan från dieseldriven bantrafik i form av klimatpåverkande utsläpp och luftföroreningar samt buller.</p> <p>Dock bedöms denna miljöpåverkan som marginell i jämförelse med om utfört transportarbete med denna bantrafik istället skulle ske med vägtrafik eller flyg.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga direkta positiva miljöeffekter kan väntas. Bantrafik blir mer konkurrenskraftig jämfört med alternativa trafikslag: flyg och bil. En överflyttning av transporter och resor från flyg och bil till järnväg innebär vissa indirekta positiva effekter i form av minskade klimatpåverkande utsläpp och luftföroreningar liksom minskat buller</p> <p>Miljökvalitetsmål som påverkas Begränsad klimatpåverkan, Frisk Luft, God bebyggd miljö.</p>		

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes sjöfart</p> <p>Syfte ?</p> <p>Mottagare Sjöfartsnäringsen</p> <p>Införd år ?</p>		
<p>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>År 2017 är bränsle som används vid yrkesmässig sjöfart är fortsatt befriat från energiskatt (följer av 6a kap 1 § 3 och 4 samt 9 kap 3 § 1-3 LSE.) Normen är energiskattesatsen för bensin i mk1, dvs. 42,9 öre/kWh år 2017. Bränsle som förbrukas i fartygbåtar beskattas dock när fartyget används för privata ändamål. Subventionen innebär minskade incitament för energieffektivare sjöfart.^{1,2}</p>	350 (2016) ⁱ	¹ Skr. 2015/16:98 ^{2,i} Skr. 2016/17:98
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Klimatpåverkande utsläpp och luftföroreningar.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga direkta positiva miljöeffekter kan väntas. Ökad kostnadsmässig attraktivitet för sjöfart medför potential för överflyttning från lastbil och bil till sjöfart. En sådan överflyttning innebär indirekta positiva effekter i form av minskade klimatpåverkande utsläpp och luftföroreningar liksom minskat buller och barriärer och intrång i naturmiljön och i den bebyggda miljön.</p> <p>Miljökvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan, Frisk Luft, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning</p>		
<p>Skattebefrielse på bränsle för utrikes sjöfart</p> <p>Syfte ?</p> <p>Mottagare Sjöfartsnäringsen</p>		

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Införd år ?</p>		
<p>År 2010 beskattas inte bränsle för utrikes sjöfart.</p>	?	<p>Naturvårdsverket och Energimyndigheten (2006) Per Andersson, Naturvårdsverket (2010a) Naturvårdsverket (2010b)</p>
<p>År 2017 gäller energiskattebefrielse för bränsle som används vid yrkesmässig sjöfart, enligt 6a kap 1 § 3 och 4 samt 9 kap 3 § 1-3 LSE. Normen utgörs av energiskattesatsen för bensin i mk1, dvs. 42,9 öre/kWh år 2017. Bränsle som förbrukas i fartyg beskattas dock när fartyget används för privata ändamål.</p>	?	
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Subventionen motverkar energieffektivare sjöfart. Ökade utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga direkta positiva miljöeffekter kan väntas. Ökad kostnadsmässig attraktivitet för sjöfart medför potential för överflyttning från lastbil och bil till sjöfart. En sådan överflyttning innebär indirekta positiva effekter i form av minskade klimatpåverkande utsläpp och luftföroreningar liksom minskat buller och barriärer och intrång i naturmiljön och i den bebyggda miljön.</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft.</p>		
<p>Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart Syfte Subventionen är en följd av motsvarande subvention för utrikes luftfart. Mottagare Flygindustrin Införd år ?</p>		
<p>År 2004 beskattas inte bränsle som används som flygbränsle. Detta gäller både privat och yrkesmässig förbrukning. Skatteavvikelsen uppgår till 30 öre/kWh.</p>	?	<p>Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100</p>

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
År 2010 Sedan den 1 juli 2008 beskattas flygbränsle vid privat förbrukning. Yrkesmässig förbrukning av flygbränsle beskattas inte. Normen utgörs av energiskattesatsen för bensen i miljöklass 1, vilket innebär att subventionen är 33,8 öre/kWh 2010. År 2009 var subventionen 34,1 öre/kWh.	770 (2010) 750 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183
År 2017 gäller energiskattebefrielse för flygfotogen, flygbensen och andra bränslen än bensen vid yrkesmässig luftfart följer av 6a kap 1 § 5 samt 9 kap 3 § 4 LSE. (Bränsle som förbrukas i luftfartyg beskattas dock när det används för privata ändamål.) Normen utgörs av energiskattesatsen för bensen i mk1, dvs. 42,9 öre/kWh år 2017. ^{1,2}	820 (2016) ⁱ	¹ Skr. 2015/16:98 ^{2,i} Skr. 2016/17:98
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Ökade utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser, luftföroreningar, buller</p> <p>Kväveoxider och vattenånga som släpps ut på hög höjd fungerar som växthusgaser och kan nästan fördubbla den totala klimatpåverkan. Flyget har därför större klimatpåverkan per personkilometer än andra trafikslag.³</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft</p>		³ Mats Björnell, Naturvårdsverket
<p>Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel</p> <p>Syfte ?</p> <p>Mottagare ?</p> <p>Införd år ?</p>		
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 bensen i miljöklass 1: 30,7 öre/kWh.	?	Skatteverket (2004b) Mats-Olof Hansson, Finansdepartementet
År 2010 är naturgas och gasol som används som drivmedel fortsatt befriade från energiskatt. Skatteavvikelsen och subventionen utgörs av energiskattesatsen för bensen i miljöklass 1: 33,8 öre/kWh. År 2009 var subventionen 34,1 öre/kWh.	120 (2010) 150 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183
År 2017 gäller enligt 2 kap. 1 § första stycket 4 a och 5 a lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE att Ingen energiskatt betalas för naturgas och gasol som drivmedel. Detta främjar inte minskad förbrukning av dessa drivmedel. Normen utgörs av energiskattesatsen för bensen i miljöklass 1, dvs. 42,9 öre/kWh. ¹	190 (2016) ⁱ	¹ Skr. 2015/16:98 ⁱ Skr. 2016/17:98

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Ökade utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser och luftföreningar.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning</p>		
<p>Koldioxidskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift</p> <p>Syfte ?</p> <p>Mottagare ?</p> <p>Införd år ?</p>		
<p>År 2004 gäller befrielsen bränsleförbrukning i dieseldrivna järnvägsfordon. Normen för koldioxid var 91 öre/kg koldioxid.</p>	80 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
<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>	20 (2010) 20 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183
<p>År 2017 gäller koldioxidskattebefrielse för bränsle vid bandrift (t ex dieseldrivna järnvägsfordon). Normen utgörs av full koldioxidskattesats, dvs. 113 öre/kg CO₂.¹</p>	20 (2016) ⁱ	^{1, i} Skr. 2016/17:98
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Ökade utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser och luftföreningar.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga direkta positiva effekter kan väntas. Subventionen innebär att bantrafik blir mer konkurrenskraftig jämfört med alternativa trafikslag: flyg och bil. En överflyttning av transporter och resor från flyg och bil till järnväg innebär indirekta positiva effekter i form av minskade klimatpåverkande utsläpp och luftföreningar liksom minskat buller. Dock blir denna positiva miljöeffekt mindre vid dieseldriven bantrafik jämfört med eldriven bantrafik.</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, God bebyggd miljö. Bara naturlig försurning, Ingen övergödning</p>		

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Koldioxidskattebefrielse för inrikes sjöfart Syfte ? Mottagare Sjöfartsnäringsen Införd år ?</p>		
<p>År 2004 beskattas inte bränslen för yrkesmässig inrikes sjöfart. Normen för koldioxidskatt var 91 öre/kg koldioxid. Bränsle för privat förbrukning beskattas.</p>	500 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
<p>År 2010 är bränsle för yrkesmässig sjöfart fortsatt befriat 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>	450 (2010) 230 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183
<p>År 2017 gäller koldioxidskattebefrielse för bränsle som används vid yrkesmässig sjöfart. Bränsle i fartyg som används för privata ändamål beskattas dock. Normen utgörs av full koldioxidskattesats, dvs. 113 öre/kg CO₂.¹</p>	280 (2016) ¹	^{1, i} Skr. 2016/17:98
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Subventionen bidrar till minskade incitament för användning av mindre klimatpåverkande drivmedel i sjöfart: Detta har negativ miljöpåverkan från i form av klimatpåverkande utsläpp och luftföroreningar.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter. Inga direkta positiva miljöeffekter kan väntas. Ökad kostnadsmässig attraktivitet för sjöfart medför potential för överflyttning från lastbil och bil till sjöfart. En sådan överflyttning innebär indirekta positiva effekter i form av minskade klimatpåverkande utsläpp och luftföroreningar liksom minskat buller och barriärer och intrång i naturmiljön och i den bebyggda miljön.</p> <p>Miljökvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan, Bara naturlig försurning</p>		
<p>Koldioxidskattebefrielse för inrikes luftfart Syfte Subventionen är en följd av motsvarande subvention för utrikes luftfart. Syftet var från början att flyget inte skulle betala skatt och har löpt på sedan dess.¹ Mottagare Flygindustrin Infördes år</p>		¹ ICAO (2006) ² Jenny Blomberg, Transportstyrelsen

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
1951 antog ICAO:s råd tre resolutioner och en rekommendation som publicerades som Doc 7145. ^{1,2}		
År 2004 beskattas inte flygbränsle. Detta gäller både privat och yrkesmässig förbrukning. Normen för koldioxidskatt var 91 öre/kg koldioxid.	?	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
År 2010 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.	720 (2010) 690 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183
År 2017 innebär subventionen skattebefrielse för förbrukning av fotogen i luftfartyg, när luftfartyget inte används för privat ändamål enligt Lag (1994:1776) om skatt på energi 6 a Kap. Skattebefriade områden m.m.1 § 5a.		
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Ökad efterfrågan på flyg vilket innebär ökade utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser, luftföroreningar och buller¹.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga</p> <p>Miljökvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, God bebyggd miljö</p>		¹ Mats Björnell, Naturvårdsverket
<p>Koldioxidskattebefrielse för utrikes luftfart</p> <p>Syfte Syftet var från början att flyget inte skulle betala skatt och har löpt på sedan dess.¹</p> <p>Mottagare Flygindustrin</p> <p>Infördes år 1951 antog ICAO:s råd tre resolutioner och en rekommendation som publicerades som Doc 7145.^{1,2}</p>		¹ ICAO (2006) ² Jenny Blomberg, Transportstyrelsen
År 2010 Bränsle för utrikes luftfart beskattas inte. Från och med år 2012 är flygsektorn inkluderad i systemet för utsläppshandel. Flyg inom EU och mellan EES-länderna omfattas. 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.	?	OECD (2002) Naturvårdsverket (2010c)
<p>År 2017 innebär subventionen skattebefrielse avseende förbrukning av fotogen i luftfartyg, när luftfartyget inte används för privat bruk.</p> <p>Hösten 2016 enades ICAO:s medlemsländer om att inrätta ett globalt marknadsbaserat klimatstyrmedel för det internationella flyget, CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). Det innebär att flygbolagen kommer att behöva kompensera för sina koldioxidutsläpp på internationella flygningar. Systemet inleds med en frivillig fas mellan 2021 och 2026, varefter deltagandet blir obligatoriskt.¹ CORSIA kommer att innefatta endast</p>		¹ Jenny Blomberg, Transportstyrelsen ² Mats Björnell, Naturvårdsverket.

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>ca 30 procent av det globala flygets klimatpåverkan beroende på att styrmedlet endast omfattar internationella rutter, inte inrikes, och inte fångar höghöjdseffekterna. Att CORSIA enbart baseras på klimatkompensation innebär risker för begränsad långsiktig klimateffektivitet.²</p> <p>En ny punktskatt på flygresor har föreslagits med syfte att flygets klimatpåverkan ska minska. Därigenom kan flyget i något högre utsträckning börja bära sina egna klimatkostnader.^{3,4}</p>		<p>³ SOU 2016:83</p> <p>⁴ Finansdepartementet (2017b)</p>
<p>Svavelskattebefrielse på bränsle för inrikes sjöfart</p> <p>Syfte</p> <p>Något explicit uttryckt syfte till varför bränsle för inrikes sjöfart ska vara svavelskattebefriat har inte identifierats. Då svavelskattebefrielserna i stora drag sammanfaller med koldioxid- och energiskattebefrielserna kan det antas att syftet är detsamma som för dessa skattebefrielser.¹ Ett annat möjligt syfte kan vara att Sverige under en längre period har haft en något lägre svavelhalt i fartygsbränsle jämfört med andra länder runtom Östersjön. Ifall sjöfartsbränslet inte svavelskattebefriades skulle i ett sådant läge kunna leda till att fartyg i större utsträckning bunkrat bränsle med högre svavelhalt i andra länder.²</p> <p>Mottagare</p> <p>Den som förbrukat bränslet i skepp eller fiskebåt, när skeppet eller båten inte används för privat ändamål. I vissa fall producenten eller den som fört in eller importerat motorbränslet till Sverige.³</p> <p>Infördes år</p> <p>1991³</p>		<p>¹ Prop. 1994/95:54</p> <p>² SOU 1989:21</p> <p>³ Lag (1994:1776) om skatt på energi</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>År 2017 är bränsle som används vid yrkesmässig sjöfart fortsatt skattebefriat till 100 procent. Skatteavvikelsen och subventionen utgörs av svavelskatten som annars tas ut med 27 kronor per kubikmeter för varje tiondels viktprocent svavelinnehåll i bränslet. Allt bränsle (oavsett användningsområde) under 0,05 viktprocent är dock undantaget skatteplikt.³</p> <p>Storleken på denna subvention är behäftad med osäkerhet, eftersom den officiella bränslestatistiken på området är förenad med vissa standardiserings- och kvalitetsproblem. Det har bl.a. att göra med att inom sjöfartsbranschen används begrepp och termer för bränsle som inte helt stämmer överens med bränsle som används i andra sektorer. Det gör bl.a. att det råder oklarheter om vilka svavelhalter olika bränslen faktisk har.</p> <p>Sett till Sveriges totala utsläpp av svaveldioxid är utsläppen från bränslet som sålts till i inrikes sjöfart mycket små. Ca 75 000 m3 sjöfartsbränsle såldes till inrikes sjöfart 2016.⁴ Det sammanlagda SO2-utsläppet från inrikes sjöfart som tankade detta bränsle uppgick till ca 120 ton, vilket motsvarar ca 0,6 procent av Sveriges totala utsläpp av SO2 per år.⁵</p>	<p>Ca 2-4^{i,ii}</p> <p>(Behäftat med osäkerhet. Se källhänvisningar.)</p>	<p>^{4,1} SCB (2016)</p> <p>⁵ Naturvårdsverket – Svaveldioxidutsläpp till luft http://www.naturvardverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Svaveldioxid-till-luft/</p> <p>ⁱⁱ Svensk standard (2011)</p>

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Subventionen innebär ett minskat incitament att minska sjöfartens användning av svavelhaltigt bränsle som leder till utsläpp av svaveldioxid som dels förorenar luften och bidrar till försurning av mark och vatten när den deponeras..I praktiken har dock skärpta svavelkrav inom Östersjön och Nordsjön (SECA) gjort att svavelhalt i sjöfartsbränsle har sänkts avsevärt de senaste åren.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Subventionen kan ha en viss positiv indirekt miljöeffekt, i form av att subventionen innebär ett visst ökat incitament att transportera gods till sjöss och då sjötransporter ofta (dock inte alltid) har en mindre klimatpåverkan per transporterad vikt gods jämfört med t.ex. lastbilstransport, gynnar subventionen en överflyttning av gods från vägtrafik till sjöfart.</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Frisk luft, Bara naturlig försurning</p>		
<p>Reseavdrag Syfte Ge möjligheter för dem som lever och bor i landsbygderna att ta ett arbete längre bort utan att behöva flytta¹.</p> <p>Mottagare Privatpersoner</p> <p>Infördes år 1958</p>		<p>¹ SOU 2017:1</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 utformning leder till att den enskildes kostnader för biltransporter sänks.</p>	4900 (2004)	Prop. 2004/05:100, Skatteverket (2004c) Kay Kojer, Skatteverket
<p>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 miljödifferentierat. 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.</p>	4350 (2010) 5070 (2009)	Skatteverket (2010f) Kay Kojer, Skatteverket Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195
<p>År 2017 får avdrag göras för resor till och från arbetet för de kostnader som överstiger 11 000 kr, enligt inkomstskattelagen (1999:1229). (För 2016 var gränsvärdet 10 000 kr.) För resor med egen bil till och från arbetet krävs att avståndet är minst fem kilometer och att det framgår att man får en tidsvinst med minst två timmar dagligen, jämfört med allmänna transportmedel. Saknas kollektivtrafik tillämpas inte kravet om tidsvinst, däremot krav kopplade till bland annat avstånd samt antal arbetsdagar som bilen används i tjänsten. Avdrag får göras för kollektiva resor om arbetsplatsen ligger minst två kilometer från bostaden^{1,2}.</p>	5690 (2016) ⁱ	<p>¹ SOU 2017:1</p> <p>^{2, i} Skr. 2016/17:98</p> <p>³ Skatteverket (2017)</p> <p>⁴ WSP Analys och</p>

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>För resor med bil används ett schablonbelopp för avdraget på 18,50 kr per mil, och för resor med kollektivtrafik används biljettkostnaderna. Med förmånsbil får avdrag för utgift för diesel göras med 6,50 kronor per mil och för annat drivmedel med 9,50 kronor per mil. Avdrag får göras vid utgifter för väg-, bro- eller färjeavgift, för resor med egen bil och förmånsbil. Utgifter för trängselskatt får dras av om egen bil använts. Ett avdrag i deklarationen sänker inkomsten som skatten beräknas på. Hur mycket ett avdrag ger i lägre skatt beror på hur stor inkomsten är. Reseavdraget innebär skatteminskning med ca 30 procent av avdraget för den med beskattningsbar förvärvsinkomst upp till 438 900 kr, ca 50 % av avdraget för den med inkomst mellan 439 000-638599 kr, och ca 55 % av avdraget för den med inkomst över 638 600 kr³. För detaljerad utformning av bestämmelserna kring reseavdraget, se www.skatteverket.se.</p> <p>Reseavdraget för arbetsresor är fortfarande utformat på ett sätt som stimulerar bilåkande och att bosätta sig i områden som är svåra att kollektivtrafikförsörja. Subventionen främjar därmed ökad andel arbetspendling med bil jämfört med kollektivtrafik m.fl. alternativa färdsätt, och bidrar till bosättning på längre avstånd från arbetsplatsen vilket orsakar en utglesning av bebyggelsestrukturen⁴. För personer med en bil med låg marginalkostnad medför reseavdraget att det blir billigare att pendla med bil i stället för att åka kollektivt. Nio av tio som gör reseavdrag reser till arbetet med bil. Avdraget används mest av manliga höginkomsttagare i de tre största städerna. Hälften av den totala kostnaden för avdraget går till de tre storstads länen. Det har även framkommit att omfattande felaktiga utbetalningar förekommer. Det är svårt att kontrollera tidsvinst eftersom uppskattningen är individuell. En översyn av reseavdraget i syfte att göra det avståndsbaserat har därför föreslagits.¹</p>		Strategi (2012)
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Ökad andel arbetsresor med bil, liksom ökat antal sådana pendlingsresor med bil i absoluta tal, leder till ökade utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser, luftföroreningar, buller samt barriärer och intrång i naturmiljöer osv.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga.</p> <p>Miljökvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, God bebyggd miljö</p>		
<p>Förmånsbeskattning av tjänstebilar</p> <p>Syfte ?</p> <p>Mottagare Anställd som får en bil av sin arbetsgivare och använder bilen privat¹.</p> <p>Infördes år 1997</p>		¹ Ynnor AB (2013)
	?	Naturvårdsverket

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>År 2004 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.</p>		(2004e)
<p>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.</p>	?	Skatteverket (2010g)
<p>År 2017 Förmånsbeskattning innebär att en anställd betalar skatt för förmåner som den fått pga. sitt jobb. Förmånen ökar den anställdes skatt och underlaget för arbetsgivaravgiften. Fastän det är den anställda som förmånsbeskattas, är det företagaren som betalar. En bilförmån är skattepliktig och baseras på bilens marknadsvärde, dess typ (miljöbilar ger lägre förmånsvärde) och det ekonomiska läget i Sverige². Skattepliktig bilförmån uppkommer när en person för privat bruk använder en bil som får användas pga. anställning uppdragsförhållande eller annan liknande grund, i mer än ringa omfattning.³ För detaljerad utformning av bilförmån, se Skatteverket (2014) .</p> <p>Normalt betalar föraren för drivmedlet och ersätts av arbetsgivaren enligt en schablon. Schablonen är 6,50 kr/mil för diesel och 9,50 kr/mil för andra drivmedel, vilket innebär att den som kör på el kan få betalt för att köra i tjänsten. Den med bilförmån beskattas idag inte för eventuell förmån av fri parkering utan detta ingår i bilförmånen.⁴</p> <p>Nedsättning av förmånsvärdet för elbilar, laddhybrider och gasbilar är tidsbegränsad. 2016 var nedsättningen begränsad till högst 16 000 kronor. 2017-2020 är nedsättningen högst 10 000 kronor.⁵ Totalt finns 230 000 förmånsbeskattade bilar. Av nybilsförsäljningen till juridisk person på ca 100 000 bilar per år utgör förmånsbilarna ca 50 000⁶.</p> <p>Ynnor har jämfört bilens faktiska kostnader med det förmånsvärde en anställd beskattas för. Subventionens storlek uppgår från 30 till över 70 procent av förmånens faktiska värde, beroende på marginalskattens storlek. Subventionen gynnar den som kör sin förmånsbil privat. Den stora kostnaden för förmånsbilarna bärs ofta av företagen, och det gör att anställdas privata körning subventioneras av företaget. Detta främjar också större och mer bränsleförbrukande bilar än om förarna betalade själva. Dyrare bilar (inte alltid större, men ofta) subventioneras mer än billiga⁷.</p> <p>Regeringen har föreslagit att ett bonus-malus-system, som innebär en ambitionshöjning av den miljöstyrande effekten, införs senast den 1 juli 2018. Ändrad beräkning av bilförmån bl.a. med anledning av bonus-malus-systemet har föreslagits.⁸</p>	<p>Förmån av miljöanpassade bilar: 370 (2016)¹</p> <p>Skattebortfallet i Sverige på grund av nuvarande system och en subvention på 39 procent har beräknats till 2000-2500 mnkr.</p> <p>Värdet kommer från beräkning av alla kostnader som bilen ger upphov till vid 2 500 mils privatkörning per år, och tjänstekörning därutöver beräknat på den skattefria milersättningen för privatbil i tjänst, 18,50 kronor.⁷</p>	<p>¹ VISMA (2017)</p> <p>² AM System (2017)</p> <p>³ Prop. 1977/78:40 och Prop. 1986/87:46. Skatteverket (2014)</p> <p>⁴ Energimyndigheten (2017) Skatteverket (2017) Skr. 2016/17:98</p> <p>^{5, i} Skr. 2016/17:98</p> <p>⁶ Regeringen (2015)</p> <p>⁷ Ynnor AB (2013)</p> <p>⁸ Prop 2016/17:1</p>
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Ökade utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser, luftföroreningar och ökat buller. Större bilar är i regel är mer bränsleförbrukande än mindre bilar, vilket kan bidra till ökade utsläpp av luftföroreningar och ökad klimatpåverkan⁷.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Den högre nedsättningen av förmånsvärdet för "vissa miljöanpassade bilar" kan bidra till en snabbare omställning till</p>		

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>bilar med mycket låga utsläpp av växthusgaser.</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning.</p>		
<p>Personbefordran</p> <p>Syfte Främja turistnäringen, i synnerhet turism i fjällvärlden och övrig glesbygd, samt resor med kollektivtrafik.¹När moms på inrikes persontransporter sänktes 2001 var motivet att kompensera kollektivtrafiken och annan yrkesmässig trafik för en samtidig höjning av dieselskatten².</p> <p>Mottagare Turistnäringen, Kollektivtrafikresenärer</p> <p>Infördes år Resor omfattas av skatteplikt sedan 1 januari 1991. Nedsättning av moms gäller sedan dess, men nivån har justerats.³</p>		<p>¹ Prop 1991/92:50</p> <p>² Prop. 2000/01:1</p> <p>³ SFS 2011:1194</p>
<p>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.</p>	3510 (2004)	Prop. 2004/05:100
<p>År 2010 är skattesatsen fortsatt 6 procent, vilket innebär en skatteavvikelse och subvention avseende mervärdesskatt.</p>	5640 (2010) 4880 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195
<p>År 2017 är mervärdesskatten för personbefordran fortsatt nedsatt till 6 procent, enligt 7 kap. 1 § mervärdesskattelagen (1994:200)¹.</p>	7530 (2016) ⁱ	¹ SOU 2016/17:1, utgiftsområde 22 ⁱ Skr. 2016/17:98
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Ökad reseefterfrågan på inrikes persontransporter innebär ökade utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser, luftföroreningar, buller samt barriärer och intrång i naturmiljöer osv.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga direkta positiva miljöeffekter kan väntas. Sänkt moms för inrikes personbefordran kan medföra att inhemska resmål blir mer attraktiva och att långväga utrikesresor med flyg i högre grad kan ersättas med mer närliggande resmål där personbefordran sker med kollektivtrafik som buss och tåg. Detta skulle kunna innebära indirekta miljöeffekter i form av minskad klimatpåverkan och sammantaget minskade utsläpp av luftföroreningar från fritidsresor.</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning, God bebyggd miljö</p>		

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Internationell personbefordran</p> <p>Syfte ?</p> <p>Mottagare ?</p> <p>Infördes år ?</p>		
<p>År 2004 räknas transport till eller från utlandet som export. Eftersom export är momsbefriad innebär det att en resa från 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.</p>	710 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
<p>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.</p>	640 (2010) 790 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195
<p>År 2017 är reglerna desamma, dvs. transport till eller från utlandet ska enligt 5 kap. 9 § i mervärdesskattelagen inte beskattas i Sverige. En resa från en ort i Sverige till en ort i utlandet är därför i sin helhet undantagen från beskattning i Sverige. Bestämmelsen omfattar luft-, vatten- och landtransporter. Detta ger upphov till en skatteutgift avseende mervärdesskatt för den andel av resan som sker inom Sverige¹.</p> <p>Enligt EU:s mervärdesskattedirektiv beskattas gränsöverskridande transporter, men EU har i anslutningsfördraget medgett att Sverige tills vidare får tillämpa skattebefrielser för bland annat tillhandahållande av persontransporter².</p>	620 (2016) ¹	¹ SOU 2016/17:1 ² SOU 2016:83 ⁱ Skr. 2016/17:98
<p>Pot negativa miljöeffekter Stimulerar ett ökat utrikesresande vilket leder till negativa miljöeffekter i form av ökade utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser, luftföroreningar, buller samt barriärer och intrång i naturmiljöer osv.</p> <p>Pot positiva miljöeffekter ?</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning</p>		
<p>Sjöfartsstöd</p> <p>Syfte Ge svensk sjöfartsnäring konkurrensvillkor som är likvärdiga med andra EU-länders handelsflottor och därmed förhindra utflaggning av svenska fartyg.¹</p>		¹ Prop. 2000/01:127 ² Förordning (2001:770) om sjöfartsstöd

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Mottagare Fysiska och juridiska personer samt partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade fartyg som huvudsakligen används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfarmsmarknaden. Sjöfartsstöd får även lämnas för sjömän anställda på last- eller passagerarfartyg i inrikes trafik om trafiken är upphandlad av staten.²</p> <p>Infördes år 2001²</p>		
<p>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.</p>	1680 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
<p>År 2010. På den internationella sjöfarmsmarknaden 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 kan ses som en subvention då det är ett bidrag till svenskflaggade fartyg. Stödet har dock inte lika direkt miljöskadlig koppling som tidigare nämnd skattebefrielse av bränsle. De flesta grannländer ger liknande stöd och det finns därför risk för utflaggning om stödet tas bort. Miljödifferentering av stödet har diskuterats för att ge incitament till utsläppsminskning.</p>	1340 (2010) 1420 (2009) 1 januari 2010 gavs stöd till 202 av 236 svenskflaggade handelsfartyg. År 2009 var stödet 1900 mnkr (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)
<p>År 2017 I samband med införandet av tonnageskatten 1 januari 2017 minskas sjöfartsstödet med en procent, vilket i praktiken innebär att rederier berättigade till sjöfartsstöd från och med 2017 får tillbaka 99 procent av inbetalda skatter eller sociala avgifter, istället för som tidigare 100 procent.³</p>	1 486 (2016) ⁱ	³ Sjöfartstidningen ⁱ Delegationen för sjöfartsstöd
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Subventionen innebär ett incitament för öka trafiken med sjöfart. All sjöfart har dock en viss negativ påverkan på miljön i form av utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar och utsläpp till vatten, som beror på typ av fartyg, drivmedel m.m.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Subventionen innebär ett ökat incitament att transportera gods till sjöss och då sjötransporter ofta (dock inte alltid) har en mindre klimatpåverkan per transporterad vikt gods jämfört med t.ex. lastbilstransport, gynnar subventionen en överflyttning av gods från vägtrafik till sjöfart</p>		

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Miljö kvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Ingen övergödning, Bara naturlig försurning</p>		
<p>Transportbidrag Syfte Bidra till regional utveckling genom att kompensera företag i de fyra nordligaste länen för kostnadsnackdelar till följd av långa transportavstånd för gods, samt stimulera till höjd förädlingsgrad i transportbidragsområdets näringsliv.¹ Mottagare Tillverkande företag i de fyra nordligaste länen. Företag inom trävarutillverkning får den största andelen av bidraget, ca 40 procent. Majoriteten av de företag som 2015 fick transportbidrag var mikroföretag eller små företag.² Infördes år Infördes 1971¹</p>		<p>¹ Tillväxtverket (2014) ² Tillväxtverket (2016)</p>
<p>År 2004 är transportbidraget 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 transportererna går med bil.</p>	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>	366 (år 2010) 377 (år 2009)	Tillväxtverket (2010) Maria Salmgren, Elin Sixtensson, Tillväxtverket. Engström et al. (2001)
<p>År 2017 får bidrag lämnas till transportkostnaden för godstransporter inom Sveriges gränser på järnväg, i yrkesmässig trafik på väg eller till sjöss. Bidraget är ett rättighetsstöd. Några av villkoren är att godset ska ha genomgått en betydande bearbetning, skickas minst 401 km och transportfakturan ska vara utställd av transportör eller speditör. Beroende på i vilken kommun som företaget är lokaliserat så får det mellan 5-45 procent av transportkostnaden i bidrag. Majoriteten av transportererna sker med lastbil. Det saknas exakta data på hur stor del av transportsträckan som genomförs med olika trafikslag (tåg/lastbil/till sjöss). Fördelningen bedömdes 2013 vara järnväg 7 procent, bil 84 procent, båt 9 procent. Nyttjandet av bidraget varierar år från år med konjunkturen.¹</p>	354 (2015) ⁱ	¹ Tillväxtverket (2014) ⁱ Tillväxtverket (2016)
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Ökade utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser, luftföroreningar, buller samt barriärer och intrång i naturmiljöer osv.</p>		

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga.</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning,</p>		
<p>Stöd till skogsbilvägar Syfte Underlätta avverkning för att öka skogsbruksproduktionen. Mottagare Skogsbruksnäringen. Infördes år Stödet har funnits sedan 1930-talet.¹</p>		<p>¹ Skogsstyrelsen (2011)</p>
<p>År 2017 Bidrag till skogsbilväg för att områden som ska avverkas ska bli lättare att nå. Om avverkningen för vägen blir ett halvt hektar eller större ska avverkningen anmälas till Skogsstyrelsen. Även mindre men också andra vägar kan kräva samråd med myndighet.²</p>		<p>² Skogsstyrelsen (2017)</p>
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Skogsbilvägar innebär finmaskig fragmentering av naturmiljön genom sin utformning av kapillärt vägnät i naturmiljön. Fragmentering påverkar biologisk mångfald och ekosystemens funktion negativt.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter En skogsbilväg gör att områden som ska avverkas blir lättare att komma åt. Ur energisynpunkt och därmed indirekt ur naturvårdssynpunkt innebär en skotares virkestransport i terräng 40 till 50 gånger mer energiförbrukning jämfört med om samma transportarbete utförs med lastbil på väg.²</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Ett rikt växt- och djurliv, Levande skogar, Begränsad klimatpåverkan</p>		
<p>Energiskattebefrielse för biodrivmedel Syfte Att skydda miljön genom ökad användning av hållbara flytande drivmedel¹ respektive ökad användning av hållbar biogas som motorbränsle².</p>		<p>¹ Europeiska kommissionen (2015a) ² Europeiska</p>

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Mottagare Drivmedelsleverantörer som köper de stödberättigade drivmedlen och gör skattedeklarationerna. Gynnar indirekt producenterna av de aktuella drivmedlen^{1,2}.</p> <p>Infördes år ?</p>		kommissionen (2015b)
<p>År 2017 Hur stor nedsättningen av energiskatt är, beror på innehållet i drivmedlet. Biogas är befriad från energiskatt, enligt 7 kap. 4 § LSE. Från och med den 1 januari 2016 ges genom 7 kap. 3 c § LSE nedsättning med 88 procent av energiskatten om biodrivmedlet utgörs av etanol i bensen, sedan den 1 januari 2016, enligt 7 kap. 3 c § LSE. Om biomassan i bensen utgörs av annan beståndsdel än etanol, ges full befrielse från energiskatten. För Fame (fettsyrametylester) som låginblandas i dieselbränsle är nedsatt med 36 procent av energiskatten för fossilt dieselbränsle sedan ges från och med den 1 augusti 2016 befrielse från 36 procent av energiskatten för fossilt dieselbränsle (se 7 kap. 3 d § LSE). Vidare framgår av 7 kap. 3 c § andra stycket och 7 kap. 3 d § tredje stycket LSE att befrielse ges från hela energiskatten och hela koldioxidskatten för bränslen som har samma KN-nummer som fossil bensen eller fossilt dieselbränsle men som framställts av biomassa. Det kan röra sig om t.ex. hydrerade vegetabiliska oljor och fetter, s.k. HVO, eller syntetiska motorbränslen. Höginblandad Fame är ges från och med den 1 augusti 2016 nedsatt med befrielse från 63 procent av energiskatten för fossil diesel sedan den 1 augusti 2016 (se 7 kap. 3 a § första stycket 1 LSE). Etanol i E85 är ges från den 1 augusti 2016 nedsatt med befrielse från 92 procent av energiskatten på bensen sedan den 1 augusti 2016. Andra höginblandade biodrivmedel samt biodrivmedel utan fossilt innehåll är även i fortsatt befriade från energiskatt, enligt 7 kap. 3 a § första stycket 2 LSE. Normen utgörs av energiskattesatsen för bensen i miljöklass 1. År 2017 motsvarar skattesatsen för bensen i den främsta miljöklassen 42,9 öre/kWh.¹</p>	6210 (2016) ⁱ	^{1,i} Skr. 2016/17:98
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Stimulerar ökad användning av förnybara drivmedel och kan medföra ökad efterfrågan på trafikarbete. Leder därmed till negativa miljöeffekter i form av ökade utsläpp av luftföroreningar, buller och intrång i naturmiljöer osv.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Stimulerar ökad andel användning av förnybara drivmedel för transporter och leder därmed till minskad klimatpåverkan. Innebär positiva miljöeffekter om användning av fossila drivmedel minskar.</p> <p>Miljö kvalitetsmål som påverkas Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning, God bebyggd miljö, liksom de miljö kvalitetsmål som omfattar intrång och störningar i naturmiljön och grön infrastruktur ett Rikt växt- och djurliv, Levande skogar, Ett rikt odlingslandskap.</p>		

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Driftsbidrag till icke statliga flygplatser (förordning (2006:1577) om statsbidrag för icke statliga flygplatser)</p> <p>Syfte Stödja icke statliga regionala flygplatser med trafikplikt så att dessa kan ta emot alla flygbolag som vill starta och landa till rådande kommersiella villkor och under publicerade öppettider.</p> <p>Mottagare Kommuner för drift av icke statliga regionala flygplatser med trafikplikt. Infördes år Bidraget infördes i slutet av 1990-talet.¹</p>		¹ Trafikverket (2016)
<p>År 2017 Ersättning till kommuner för drift av icke statliga regionala flygplatser med trafikplikt. Bidraget förutsätter ett förordnade från kommunen som definierar att flygplatsen bedriver sin verksamhet så att denna kan ta emot alla flygbolag som vill starta och landa till rådande kommersiella villkor och under publicerade öppettider. Subventionen främjar flygtransporter. Medel utbetalas via Nationell plan för transportsystemet.¹</p>	63 (2015) ⁱ	^{1,i} Trafikverket (2016)
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Flygtransporters utsläpp påverkar klimatet negativt. Potentiell risk för exponering av buller beroende på flygplatsens lokalisering. Kan vara miljöskadligt ur ett landskapsperspektiv beroende på hur ytor sköts på flygplatsen.¹</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga.</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, God bebyggd miljö</p>		
<p>Driftsbidrag till icke statliga flygplatser (förordning (1997:263) om länsplaner till regional transportinfrastruktur)</p> <p>Syfte Möjliggöra regionala flygplatser i hela Sverige.</p> <p>Mottagare Kommuner för drift av icke statliga regionala flygplatser.</p> <p>Infördes år 2012¹</p>		¹ Trafikverket (2016)
<p>År 2017 Ersättning till kommuner för att driva icke statliga regionala flygplatser. Enligt Förordning (1997:263) om länsplaner för</p>	39 (2015) ⁱ	^{1,i} Trafikverket (2016)

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>regional transportinfrastruktur 3 § 5 kan länsplanerna omfatta bidrag för icke statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen. Driftbidraget utgår om den regionala planupprättaren har prioriterat åtgärden i respektive länsplan. Driftbidraget är således inget "rättighetsstöd". Som villkor för bidraget gäller att flygplatsen omfattas av ett förordnande i enlighet med EU:s regler om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Bidraget lämnas till den kommun som meddelat förordnandet eller till den kommun inom vilken flygplatsen är belägen. Subventionen främjar flygtransporter.¹</p>		
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Flygtransporters utsläpp påverkar klimatet negativt. Potentiell risk för exponering av buller beroende på flygplatsens lokalisering. Kan vara miljöskadligt ur ett landskapsperspektiv beroende på hur ytor sköts på flygplatsen.¹</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga.</p> <p>Miljö kvalitetsmål som påverkas Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, God bebyggd miljö</p>		
<p>Investeringsbidrag till landningsbanan i Sälen Syfte Förbättra kommunikationerna till Sälen/Trysil-området för att besöksnäringen i regionen ska kunna utvecklas. Mottagare Besöksnäringen i Sälen/Trysilområdet. Infördes år Preliminär trafikstart under år 2018¹</p>		<p>¹ Trafikverket (2016)</p>
<p>År 2017 Stöd till flygplatsinfrastruktur ska ge snabba och effektiva flygförbindelser för att attrahera europeiska besökare. Investeringsstödet måste anmälas till EU-kommissionen och stödet ges under förutsättning att EU-kommissionen godkänner det.¹</p>	<p>250 mnkr har avsatts i investeringsstöd. År 2015 betalades inga medel ut.¹</p>	<p>^{1, i} Trafikverket (2016)</p>
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Flygplatsens etablering genererar flygtrafik som påverkar klimatet negativt genom utsläpp. Potentiell risk för exponering av buller beroende på flygplatsens lokalisering. Kan vara miljöskadligt ur ett landskapsperspektiv beroende på hur ytor sköts på flygplatsen.¹</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Innebär positiva miljöeffekter om minskad användning av fossila drivmedel åstadkoms men kan också ha negativa miljöeffekter enligt ovan.</p>		

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Miljökvalitetsmål som påverkas Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, God bebyggd miljö</p>		
<p>Bidrag till inlandsbanan Syfte Regional utveckling Mottagare Inlandsbanan AB (som har i uppdrag att förvalta järnvägen) Infördes år 1991¹</p>		
<p>År 2017 Ersättning till Inlandsbanan AB för drift och underhåll av spår. Subventionen främjar järnvägstrafik - främst godstransporter men även viss persontrafik - i inlandet.¹</p>	165 (2015) ¹	^{1, i} Trafikverket (2016)
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Eftersom all trafik sker med dieselfordon orsakar subventionen utsläpp av växthusgaser. Även buller och utsläpp av luftföroreningar orsakas, men dessa bedöms som icke/försumbart miljöskadliga. Om trafiken ökar kan det bli problem med exempelvis djurpåkörningar.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Sannolikt skulle indragning av subventionen orsaka ännu större växthusgasutsläpp i och med överflyttning av gods till lastbil.¹</p> <p>Miljökvalitetsmål som påverkas Begränsad klimatpåverkan</p>		

Jordbruk- och fiskesektorerna

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Tullskydd inom jordbruket</p> <p>Syfte Det ursprungliga syftet var att höja priset på den importkonkurrerande produkten till prisnivå som eftersträvas inom EU.</p> <p>Mottagare Producenter inom EU</p> <p>Infördes år Sverige har varit EU-medlem sedan 1995 och under denna period har tullskyddet funnits.¹</p>		¹ Fabian Nilsson, Jordbruksverket
<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 miljöskadligt 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 produktions sättet 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>	9204 ⁴ (år 1999) Summan omfattar marknadsprisstöd, dvs. marknadseffekten av gränsskydd, interventionsåtgärde r, exportbidrag och lagringsbidrag.	Jordbruksverket (2004a), (2004b) och (1999), Jordbruksverket och SCB (2004), Skr. 2003/04:137, Naturvårdsverket (2004c) och (2005), OECD (2004c) samt SGU (2003)
<p>År 2010 är EU:s tullskydd för jordbrukssektorn i princip oförändrat jämfört med år 2005.</p>	?	Claes Renström, Jordbruksverket
<p>År 2017</p> <p>EU:s generella tullnivåer har inte förändrats på något betydande sätt sedan 2010. Stödet skapar högre priser, vilket ger incitament att producera mer. Bilateral frihandelsavtal har dock inrättats med ett antal länder sedan 2010, vilket sänker tullnivåerna för många jordbruksprodukter vid import från just dessa länder. (Bl a Ukraina, Georgien, Moldavien, vissa länder på Balkan, Colombia, Peru, Ecuador, vissa länder i Centralamerika samt Sydkorea.) Vissa tullkvoter med reducerad eller avskaffad tull för jordbruksprodukter har inrättats eller utökats som kompensation i samband med EUs utvidgning.¹</p>		
<p>Pot. Negativa miljöeffekter</p> <p>Stödet kan betraktas som potentiellt miljöskadligt eftersom högre priser ger incitament att producera mer.</p>		

⁴ Siffran bör tolkas med försiktighet med tanke på året samt förändringarna i CAP sedan dess. Se Jordbruksverket (1999) för beräkningsmetod och ytterligare information.

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Pot. Positiva miljöeffekter Inhemsk jordbruksproduktion är nödvändig för ett rikt odlingslandskap och bevarade betesmarker .Jordbruksproduktion bidrar också till att bevara den biologiska mångfalden och att det finns natur- och grönområden och grönstråk i närhet till bebyggelsen med god kvalitet och tillgänglighet.</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Ett rikt odlingslandskap, God bebyggd miljö, Ett rikt växt- och djurliv</p>		
<p>EU:s Direktstöd till jordbruket Syfte Gårdsstödet är ett arealbaserat inkomststöd som syftar till att främja lantbruket. Det ska bidra till ökad konkurrenskraft och till att hålla landskapet öppet.</p> <p>Mottagare Lantbrukare</p> <p>Infördes år EU:s jordbrukspolitik går tillbaka till 1950-talet. År 2003 infördes gårdsstödet. Den senaste reformen genomfördes 2014 och gäller programperioden 2014-2020.</p>		
<p>År 2005 infördes inkomststöd genom så kallat frikopplat gårdsstöd. Stödet utgår till jordbrukaren oavsett av produktionens inriktning eller omfattning. Villkoren för stöden är att marken hävdas och att lagstiftning inom miljö-, djurskydds- och livsmedelsområdet följs, så kallade tvårvillkor. Stödet är nationellt, men får olika effekter beroende på var i Sverige produktionen sker. Gårdsstödet kan leda till både positiva miljöeffekter och potentiellt miljöskadliga effekter.</p> <p>Genom reformen av den gemensamma jordbrukspolitikerna 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>	5315 (2005) (totalt gårdsstöd)	Skr. 2003/04:137 SLI (2004) Jordbruksverket och 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 jordbrukspolitikerna 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</p>	6711 (2009) (totalt gårdsstöd)	Jordbruksverket och SCB (2010) Jordbruksverket (2010a), (2010b), (2009a) och (2008)

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>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 frikopplat 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 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</i></p>	<p>343 (2009), jfr 733 (2005)</p> <p>38 (2009), jfr 37 (2005)</p> <p>1,4 (2009)</p> <p>22 (2009), jfr 21 (2005)</p> <p>5 (2009), jfr 11 (2005)</p> <p>Gårdsstödet är 100 % EU-finansierat.</p>	<p>Sofia Blom och Danuta Juneborg, Jordbruksverket</p> <p>Jordbruksverket (2009b) och (2007)</p> <p>European Topic Centre on Sustainable Consumption and Production (2009)</p> <p>Naturvårdsverket (2007b)</p>

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p><i>direkt till skötsel av de betesmarksarealer som önskas bevaras.</i></p>		
<p>År 2017</p> <p>De viktigaste delarna av EU:s direktstöd är Gårdsstöd, Förgröningsstöd och Nötkreaturstöd.</p> <p><u>Gårdsstödet och förgröningsstödet¹:</u> Gårdsstödet är fortsatt frikopplat från produktionen, vilket innebär att stödet inte ska påverka produktionen mer än att jordbruk kan finnas kvar och markerna hållas öppna.</p> <p>EU-kommissionens mål för 2014 års reform (2014-2020) var att stöden skulle förändras i riktning mot mer omfördelning och utjämning samt mot mer målinriktade insatser (miljövillkor). Detta innebär att stödnivån inom och mellan medlemsstaterna har utjämnats och att det finns ett större fokus på att få med både klimat- och miljöproblematiken, liksom att tydligare införliva Natura 2000-områden.</p> <p>Till direktstödet kopplas tvingande miljövillkor i form av tvärvillkor. De flesta tvärvillkoren är regler som redan finns i svensk eller EU:s lagstiftning. Tvärvillkoren är ett 40-tal i antal och rör bland annat växtodling, växtnäringssläckage, biologisk mångfald, landskapselement och djurhållning.</p> <p>En tidigare utvärdering (2011) av tvärvillkoren har visat att den uppnådda miljönyttan är liten. Skötselkraven i gårdsstödet ger större miljönytta. Information och rådgivning i samband med tvärvillkoren har dock förbättrat lantbrukarnas medvetenhet om stödregler och miljölagstiftning.²</p> <p>Förgröningsstödet ska minska det europeiska jordbrukets klimatpåverkan och främja den biologiska mångfalden i jordbrukslandskapet. Stödet är ett obligatoriskt stöd för alla som söker gårdsstöd. Förgröningsåtgärderna ska gälla på all brukad stödberättigad jordbruksmark. De ska utgöras av årliga åtgärder som går längre än de införda basvillkoren för grundstödet eller tvärvillkoren och vara kopplade till jordbruksverksamhet. Dessutom ska åtgärderna vara tydligt åtskilda från de fleråriga miljöersättningsprogrammen inom landsbygdsprogrammet.</p> <p>Utvärderingen av förgröningsens effekter i Sverige visar att den inte har så stor effekt, då de problem den avsåg att åtgärda sällan var relevanta i Sverige.³</p> <p><u>Nötkreaturstödet¹:</u> Nötkreaturstödet ska stödja mjölk- och köttproduktionen. Stödet ska ge företag möjlighet att behålla en lönsam produktion och dämpa en nedåtgående trend inom branschen. Lantbrukaren kan få ersättning för alla nötkreatur över 1 år. För att få stödet måste lantbrukaren följa tvärvillkoren och speciellt tvärvillkoren för djurhållning.</p>	<p>Direktstöd till Jordbruket¹: Totalt direktstöd är 34300 mnkr (2016-2020). Årligt anslag är i genomsnitt 6900 mnkr. För 2016 utbetalades totalt 6400 mnkr.</p> <p>Budgeten är fördelad enligt följande (vad som ett genomsnittligt år maximalt kan betalas ut från respektive stöd): Gårdstöd: 55,5 % 3830 mnkr per år. Förgrönning: 30 % 2070 mnkr per år. Stöd till unga brukare: 1,5 % 100 mnkr per år. Nötkreaturstöd: 13 % 900 mnkr per år.</p> <p>Stöden finansieras helt av EU.</p>	<p>i Skr. 1.1.1 -2667/17 Staten jordbruksverks budgetunderlag för räkenskapsåren 2018-2020.</p> <p>¹EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) nr 1307/2013 Föreskrifter om ändring i Statens jordbruksverks föreskrifter (SJVFS 2014:41) om direktstöd.</p> <p>² Jordbruksverket (2011).</p> <p>³ Jordbruksverket (2016).</p> <p>⁴ Jordbruksverket (2017). Optimering av jordbruksstöden – för ökad miljönytta och effektivare produktion. Jordbruksverket, rapport ännu inte publicerad</p>
<p>Pot . Negativa miljöeffekter</p> <p>Negativa miljöeffekter skulle kunna uppstå på grund av lokala förutsättningar eller vid vissa produktionsformer beroende på den generella utformningen av gårdsstödet, men också på att jordbruk överhuvudtaget bedrivs.</p>		<p>⁵ Naturvårdsverket (2015). Rapport 6663.</p> <p>⁶ Naturvårdsverket</p>

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Utan gårdsstöd bedöms ett intensivt jordbruk enbart finnas kvar i slättlandskap i mellersta och södra Sverige. De negativa miljöeffekterna utsläpp av fosfor och kväve (som kan leda till övergödning) samt användning av bekämpningsmedel skulle förmodligen kvarstå även utan gårdsstödet.⁴</p> <p>En annan potentiellt negativ miljöeffekt är utsläppet av växthusgaser från bland annat djuruppfödning. Detta problem drivs av konsumenternas efterfrågan. Huvuddelen av växthusgaserna från inhemsk livsmedelskonsumtionen kommer dock från importerade livsmedel⁵. En större import av livsmedel skulle inte bara innebära en export av miljöproblem och ökade långväga transporter, utan också att vi avstår från de positiva miljöeffekter som följer av jordbruket.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter</p> <p>Ett livskraftigt jordbruk i hela landet är en förutsättning för, ett öppet odlingslandskap, artrikedomen i betesmarker och slätterängar både i inland och sjö- och havsnära områden. Jordbruket bidrar också till att det finns natur- och grönområden och grönstråk i närhet till bebyggelsen med god kvalitet och tillgänglighet. Dessa områden är av stor betydelse för friluftsliv och natur- och kulturturism.</p> <p>De flesta negativa miljöeffekterna skulle kvarstå och de positiva minska om gårdsstöd och landsbygdsprogram tas bort, eftersom endast ett intensivt jordbruk skulle finnas kvar. Jordbruket i de bygder där vi har de största biologiskavärdena skulle vara olönsamt⁴.</p> <p>Riktade miljöinsatser i landsbygdsprogrammet har i många fall visat sig vara effektivare än generella stöd om transaktionskostnaderna kan hållas nere. Det skulle därför vara fördelaktigt att omfördela en del av medlen från gårdsstödet till landsbygdsprogrammet³.</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs</p> <p>Ingen övergödning, Begränsad klimatpåverkan, Hav i balans samt levande kust och skärgård, Levande sjöar och vattendrag, Grundvatten av god kvalitet och Giftfri miljö. Ett rikt odlingslandskap, Ett rikt växt och djurliv, Myllrande våtmarker och God bebyggd miljö.</p> <p>Enligt generationsmålet ska styrmedel och åtgärder för att lösa miljöproblemen i Sverige utformas så att Sverige inte exporterar miljöproblem. Om produktionen minskar i Sverige, exporteras miljöproblem. Denna export kan leda till en större miljöpåverkan än när produktionen sker i Sverige^{5, 6}.</p>		(2011b)

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Nedsatt energiskatt på bränsle som används för uppvärmning inom växthus- och jordbruksnäringen</p> <p>Syfte Växthusnäringen har nedsättning av konkurrensskäl gentemot utländska odlare.¹ Jordbruksnäringen har nedsättning för att jämföras med tillverkningsindustri och växthusnäring.²</p> <p>Mottagare Företag som använder fossila bränslen för uppvärmning inom växthus- och jordbruksnäringen.</p> <p>Infördes år ?</p>		<p>¹ Prop. 1957:175, Prop. 1974:177 och Prop. 1991/92:150 ² Prop. 1999/2000:105</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>	90 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
<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 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.</p>	100 (2010) 90 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183
<p>År 2017 är energiskatten fortsatt nedsatt med 70 procent för användning av vissa fossila bränslen för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid yrkesmässig växthusodling eller i annan jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet. Normen utgörs av full energiskatt för uppvärmningsbränslen. Normen är 8,6 öre/kWh, skattesatsen på eldningsolja, år 2017. Subventionen är därmed 6 öre/kWh.</p>	50 (2015)	ⁱ Skr.2015/16:98
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Nedsättningen av skatten ger minskade incitament att byta ut fossila uppvärmningsbränslen mot biobränslen. Förbränning av fossila bränslen ger upphov till växthusgasutsläpp.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan</p>		

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Nedsatt energiskatt på el som används inom växthus- och jordbruksnäringen</p> <p>Syfte Växthusnäringen har nedsättning av konkurrensskäl gentemot utländska odlare¹. Jordbruksnäringen har nedsättning för att jämsställas med tillverkningsindustri och växthusnäring.²</p> <p>Mottagare Företag som använder el inom växthus- och jordbruksnäringen.</p> <p>Infördes år Har sedan 1950-talet haft samma beskattning som industrin, dvs. lägre än hushållen.¹</p>		<p>¹ Prop. 1957:175 och Prop. 1974:177 ² Prop. 1999/2000:105</p>
<p>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.</p>	380 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
<p>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.</p>	440 (2010) 440 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183
<p>År 2017 El som används vid yrkesmässig växthusodling eller i annan jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet beskattas med 0,5 öre/kWh (11 kap. 3 § respektive 11 kap. 12 § LSE). Normen utgörs av normalskattesatsen på el, som är 29,5 öre/kWh, vilket innebär att subventionen är 29 öre/kWh.</p>	490 (2015) ⁱ	ⁱ Skr. 2015/16:98
<p>Pot. Negativa miljöeffekter All elanvändning har en miljöbelastning då det sker viss miljöpåverkan vid produktion av el. Genom att inte beskatta elanvändningen innebär subventionen ett minskat incitament för att effektivisera elanvändningen och därmed i förlängningen även minska miljöpåverkan från produktionsledet.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Beror på hur elen produceras</p>		

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Nedsatt koldioxidskatt för uppvärmning inom växthus- och jordbruksnäringen</p> <p>Syfte Växthusnäringen har nedsättning av konkurrensskäl gentemot utländska odlare.¹ Jordbruksnäringen har nedsättning för att jämsställas med tillverkningsindustri och växthusnäring.²</p> <p>Mottagare Företag som använder fossila bränslen för uppvärmning inom växthus- och jordbruksnäringen.</p> <p>Infördes år Det fanns redan nedsättningar av skatten på bränsle för uppvärmning inom växthus- och jordbruksnäringen när koldioxidskatten infördes 1990.</p>		<p>¹ Prop. 1989/90:111 och Prop. 1991/92:150 ² Prop. 1999/2000:105</p>
<p>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.</p>	280 (2004)	Prop. 2003/04:100 Prop. 2004/05:100
<p>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.</p> <p>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.</p>	320 (2010) 360 (2009)	Skr. 2010/11:108 Skr. 2009/10:195 Skr. 2008/09:183
<p>År 2017 gäller nedsättning med 20 procent för användning av fossila bränslen för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid yrkesmässig växthusodling eller i annan jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet. Normen utgörs av full koldioxidskattesats 113 öre/kg CO₂, vilket innebär att subventionen är 22,6 öre/kg.</p>	110 (2015)	Skr. 2015/16:98
<p>Pot. Negativa miljöeffekter Nedsättningen av skatten ger minskade incitament att byta ut fossila uppvärmningsbränslen mot biobränslen. Förbränning av fossila bränslen ger upphov till växthusgasutsläpp som påverkar miljö kvalitetsmålet begränsad klimatpåverkan negativt.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan</p>		

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Nedsatt koldioxidskatt för diesel till arbetsmaskiner och fartyg inom jord-, skogs- och vattenbruksnäringarna</p> <p>Syfte ?</p> <p>Mottagare Jord-, skogs- och vattenbruksnäringarna</p> <p>Infördes år 2005¹</p>		<p>¹ Prop. 2004/05:100, bilaga 2</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>År 2017 gäller nedsatt koldioxidskatt för dieselbränsle som används i arbetsmaskiner i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet, enligt 6 a kap. 2 a § LSE. Från och med 2017 gäller nedsättningen även för fartyg som används inom jord-, skogs- och vattenbruksnäringarna. Från och med den 1 januari 2016 motsvarar nedsättningen 1,70 kronor/liter, vilket innebär att subventionen ökar. En del av höjningen, 0,27 kronor/liter, är temporär 2016–2018. Från och med 2019 motsvarar därmed nedsättningen 1,43 kronor/liter. Normen utgörs av full koldioxidskattesats, 113 öre/kg CO₂.¹</p> <p>Pot. Negativa miljöeffekter Leder till negativa miljöeffekter i form av ökade utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser, luftföroreningar, buller och intrång i naturmiljöer osv.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter Inga.</p> <p>Miljökvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning, God bebyggd miljö, Ett rikt växt- och djurliv</p>	820 (2016) ⁱ	^{1,i} Skr. 2016/17:98

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Strukturstöd till fiskerieringen</p> <p>Syfte Det ursprungliga syftet var att stödja konstruktion, modernisering, saluföring och förädling inom fiskesektorn. Stödet har reformerats i omgångar och den europeiska havs- och fiskerifondens primära syfte är att stödja genomförandet av EU:s gemensamma fiskeripolitik. Av Sveriges inriktning på Havs- och fiskeriprogrammet 2014-2020, utifrån de tematiska målen som kopplar till EU2020, framgår att ca 73 procent av programmets EU-medel syftar till miljöförbättrande åtgärder. Ca 17 procent syftar till förbättrad konkurrenskraft och knappt 10 procent syftar till sysselsättningskapande åtgärder.</p> <p>Mottagare Företag verksamma inom fiske, vattenbruk, beredning och saluföring samt offentliga myndigheter, producentorganisationer, yrkesfiskeorganisationer m.fl.¹</p> <p>Infördes år Första programperioden var 2000-2006 genom fonden för fiskets utveckling.²</p>		<p>¹ Förordning 1380/2013 (EU)</p> <p>European Maritime and Fisheries Fund – Operational Programme for Sweden (CCI 2014SE14MFOP001)</p> <p>Torben Söderberg och Simon Löfgren, Jordbruksverket</p> <p>² Fredrik Palm, Jordbruksverket</p>
<p>År 2005 Strukturstödet bidrar sannolikt till att en viss nivå av fisket upprätthålls, vilket påverkar miljön negativt då ett flertal fiskebestånd är hotade. Enligt Havsmiljökommissionens slutbetänkande (2003) är många fiskbestånd utom biologiskt säkra gränser. Den huvudsakliga orsaken är alltför hård exploatering. Fisket har medfört en kraftigt ökande dödlighet inom många fiskbestånd, både genom uttag i form av huvud- och bifångster.</p>	<p>EU-stöd 630 (totalt åren 2000-2006) Nationell medfinansiering ca 350</p>	<p>SOU 2003:72 och Fiskeriverket (2004)</p>
<p>År 2010 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 fiskerieringen.</p>	<p>EU-stöd ca 492 (totalt åren 2007-2013)</p> <p>Utbetalt år 2010: 102,4 (EU) 38,6 (nationellt) Beviljat för år 2010: 114,2 (EU) 37,2 (nationellt)</p> <p>Nationellt omfattar medel från Fiskeriverket, men inte offentliga medel från kommuner,</p>	<p>Miljömålsrådet (2008) Naturvårdsverket (2008)</p> <p>Europeiska kommissionen (2009) Jordbruksdep. (2008) Fiskeriverket (2010) och (2009) Johanna Andreasson och Qamer Chaudhry, Fiskeriverket Anna-Karin Berglund, Jordbruksverket Liane Leinsdorff, Sveriges fiskares a-</p>

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>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. 	länsstyrelser m.fl.	kassa Riksrevisionen (2008)
<p>År 2017 Stöd beviljas efter att ansökan lämnats in för respektive åtgärd inom ramen för programmet. En förutsättning är att projektet/investeringen ligger i linje med åtgärdens syfte.</p> <p>I föregående programperiod fanns ingen motsvarighet till de tematiska målen men andelen medel som syftar till miljöförbättrande åtgärder har ökat. Dock kan detta dels förklaras med att ca en tredjedel av programmets budget utgörs av medel för datainsamling, kontroll och tillsyn av fisket som hanterades utanför föregående program genom s.k. direktförvaltning.</p> <p>Skrotningsbidraget till skrotning av fartyg har inte inkluderats i Sveriges havs- och fiskeriprogram och tillämpas inte längre.</p> <p>Investeringar utan miljöhänsyn kan ha negativa miljöeffekter. Exempel är företagsstöd såsom produktiva investeringar och startstöd inom vattenbruk, stöd till beredning av fiskeri- och vattenbruksprodukter, samt stöd till saluföringsplaner. Dessa stöd kan även ha positiva miljöeffekter, beroende på syftet och utformningen av de enskilda investeringarna.¹</p> <p>- Fiskets arbetslöshetskassa har ändrats och möjligheten att få ersättning vid fiskeförbud/fiskestopp upphörde 1 januari 2012. Ändringen innebär att det inte är möjligt att få ersättning vid avbrott som beror på fångstbegränsningar beslutade av EU eller (tidigare) Fiskeriverket. En företagare som bedriver fiske för sin huvudsakliga försörjning ska anses som arbetslös vid bedömningen av rätt till arbetslöshetsersättning, om det är tillfälligt avbrott i fiskeverksamheten och avbrottet beror på ishinder eller andra väderleksförhållanden.² Under 2016 fördelades 5,6 miljoner kronor till 159 yrkesfiskare.³</p>	<p>1445 mnkr totalt. 1 002 (EU) 442 (nationellt)</p> <p>Vid årsskiftet 2015/16 hade ca 86 mnkr beviljats i totalt stöd (EU och nationellt). Knappt 14 mnkr hade utbetalats vid tidpunkten¹</p>	<p>¹ European Maritime and Fisheries Fund – Operational Programme for Sweden (CCI 2014SE14MFOP001)</p> <p>Jordbruksverket. Nationell handlingsplan Havs- och fiskeriprogrammet 2014-2020</p> <p>¹ Fredrik Palm, Jordbruksverket ² SFS 2011:9 ³ Pernilla Nilsson, Handels a-kassa</p>
<p>Pot. Negativa miljöeffekter</p> <p>Stöd till fisket bidrar sannolikt till att en viss nivå av fiskekapacitet upprätthålls, vilket kan påverka miljön negativt vad det gäller status på fiskebestånd, exempelvis genom bifångster. Inom vattenbruket kan investeringar skapa negativa effekter i form av näringstillförsel etc.</p> <p>Pot. Positiva miljöeffekter</p> <p>Flera åtgärder inom programmet syftar direkt eller indirekt till att generera positiva miljöeffekter genom att exempelvis stödja restaureringen av lekområden för fisk, skapa vandringsvägar, stödja investeringar som minskar miljöbelastningen, insamling av data om bestånd, kontrollera efterlevnaden av regler, uppsamling av marint skräp etc.⁴</p>		<p>⁴ Torben Söderberg och Simon Löfgren, Jordbruksverket</p>

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Miljökvalitetsmål som berörs Hav i balans samt levande kust och skärgård</p>		
<p>Befrielse från bränsleskatter för yrkesfiske Syfte ? Mottagare Yrkesfiskare Infördes år Sedan 2004 avgör varje medlem i EU om yrkesfiske ska ha skattebefrielse. Tidigare var medlemsstaterna i EU skyldiga att undanta yrkesfiske från punktskatter på bränsle.¹</p>		<p>¹Sjöfartsverket (2004)</p>
<p>År 2010 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 bottnarnas 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>
<p>År 2017 Yrkesfisket är delvis fortsatt befriat från energi-, koldioxid- och svavelskatt. Detta gäller den del av yrkesfisket som omfattas av (2 kap. 9 lagen (1994) om skatt på energi och fiskelicens som inte är begränsad till fiske enbart i enskilt vatten enligt fiskelagen (1993:787)). Alla bränsleslag omfattas inte av skattebefrielse. Skattebefrielsen regleras i 6 a kap. 1 § 4 punkten, lagen (1994:1776) om skatt på energi. Befrielsen skatterna gör att incitamenten till bränsleeffektivisering och att använda mer energisnåla motorer eller fiskemetoder är mindre än de annars skulle ha varit.</p>	<p>?</p>	
<p>Potentiellt negativa miljöeffekter Utsläpp av växthusgaser, partiklar, svaveldioxid, kolväten och kväveoxider. Trålning kan leda till förstörda havsbottnar och att oönskade fångster kastas överbord.</p> <p>Potentiellt positiva miljöeffekter Inga</p> <p>Miljökvalitetsmål som berörs Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Hav i balans samt levande kust och skärgård</p>		
<p>Stöd till fiskevården (förordning 1998:1343 om stöd till fiskevården) Syfte Bevara hotade fiskarter och stammar, biotopvård och annat främjande av den biologiska mångfalden.</p>		<p>¹ Havs- och Vattenmyndigheten (2014)</p>

Subvention, utformning/omfattning	Storlek (mnkr)	Referenser
<p>Mottagare Kommuner, fiskevårdsområden och fiskevårdsorganisationer</p> <p>Infördes år 1998¹</p>		
<p>År 2017</p> <p>Stödet främjar miljön genom att bidrag får lämnas till:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bildande eller ombildande av fiskevårdsområde - Fisketillsyn - Utsättning av fisk - Insatser för att bevara hotade fiskarter och stammar, biotopvård och annat främjande av biologisk mångfald. <p>Bidragsandelen är i normalfallet 50 procent. Vid särskilda skäl kan andelen bli högre. Då fiskvägar anläggs och dammar rivs ut kan den vattenkraftsbaserade elproduktionen minska.</p>	<p>År 2015 utbetalades ca 18,7 mnkr, varav ca 10,9 mnkr till åtgärdsprojekt.¹</p>	<p>¹ Havs- och Vattenmyndigheten (2016)</p>
<p>Potentiellt negativa miljöeffekter</p> <p>Om vattenkraftsbaserad elproduktion minskar och ersätts av fossilbaserad elproduktion, kan det indirekt leda till ökade koldioxidutsläpp på marginalen. De kraftverk som åtgärdas med fiskevårdsmedel är dock främst små verk med relativt liten elproduktion. Nyttan åtgärderna ger i form av ökad biologisk mångfald i/vid vattendraget bedöms generellt överväga kostnaden i form av ev. ökade koldioxidutsläpp.</p> <p>Potentiellt positiva miljöeffekter</p> <p>Biologisk mångfald främjas. En ekosystemeffekt av större fiskbestånd kan vara förbättrad vattenkvalitet/klarare vatten.</p> <p>Miljö kvalitetsmål som berörs</p> <p>Levande sjöar och vattendrag, Hav i balans samt levande kust och skärgård, Ett rikt växt- och djurliv, Begränsad klimatpåverkan</p>		

Bilaga 2 Sammanställning av potentiellt miljöskadliga subventioner vilka avskaffats eller på annat sätt inte längre är relevanta år 2017

I tabellen anges namn på subventionen och en kort kommentar om varför den inte längre finns med i Bilaga 1. Anledningen kan vara att subventionen har avskaffats, inte används längre, inte bedömts vara en subvention och/eller inte bedömts ha negativa miljöeffekter.

Subvention, utformning/omfattning
Energisektorn
<p>Energiskatt på el som används för gas-, värme-, vatten- och elförsörjning Avskaffad</p> <p>Sedan år 2006 beskattas förbrukningen som vanlig elförbrukning. År 2010 är normalskattesatsen 28,0 öre/kWh, vilket innebär att subventionen slopats för de flesta hushåll. De särskilda skattesatserna för elpannor slopades år 2006.</p>
<p>Differentierat energiskatteuttag på fossila bränslen för uppvärmning Avskaffad</p> <p>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 .</p>
<p>Skattebefrielse för det fossila innehållet vid förbränning av hushållsavfall Avskaffad</p> <p>Sedan 2013 ingår i stort sett all hushållsavfallsförbränning i Sverige i EU-ETS och betalar därmed delvis för utsläppen av fossil koldioxid. Subventionen har därmed till viss del avskaffats. Subventionen kvarstår för utsläppen vid värmeproduktion från hushållsavfall då verksamhetsutövaren tilldelas utsläppsrätter gratis för dessa, se vidare subventionen om gratis tilldelning av utsläppsrätter</p>
<p>Nedsatt energiskatt för fjärrvärmeleveranser till industrin Subventionen bedöms inte ha någon potentiellt negativa miljöeffekt</p> <p>Nedsättningen för fjärrvärmeleveranser syftar till att skapa samma beskattning på bränsle till uppvärmning för ett företag som levererar värmen till en tillverkningsindustri som om industrin själva ägde en förbränningsanläggning och producerade värmen.²</p>

<p>Särskild nedsättning av koldioxidskatt för uppvärmning inom industrin Avskaffad</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. Från och med år 2015 slopas begränsningsnivån, vilket innebär att endast den generella nedsättningen gäller.</p>
<p>Svavelskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart Tas bort eftersom den inte används</p> <p>Yrkesmässig förbrukning av bränsle i form av flygbensin och flygfotogen är fortsatt befriat från svavelskatt. Flygbränsle vid privat förbrukning beskattas. Normalt sett innehåller dock varken flygbensin eller flygfotogen sådan mängd svavel som innebär skatteplikt (Allt bränsle (oavsett användningsområde) under 0,05 viktprocent är dock undantaget skatteplikt)²</p>
<p>Transportsektorn</p>
<p>Nedsatt koldioxidskatt för naturgas och gasol som drivmedel Avskaffad</p> <p>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>Svavelskattebefrielse för bandrift Tas bort eftersom den inte används.</p> <p>I praktiken används endast dieselbränsle med under 0,05 % viktprocent svavel i bandrift, vilket gör att subventionen inte utnyttjas i dagsläget.</p>
<p>Avgiftsfri/subventionerad parkering vid arbetsplatsen Tas bort eftersom den inte anses vara en subvention</p> <p>Fri parkering i anslutning till arbetsplatsen för anställd med egen bil utgör en skattepliktig förmån. Att uppföljning av regelefterlevnaden avseende förmånsbeskattning av subventionerad arbetsplatsparkering i storstädernas centrala delar inte sker är inte en subvention.</p>
<p>Jordbrukssektorn</p>
<p>Intern marknadsreglering för jordbruksprodukter Avskaffad</p> <p>EU tillämpar inte längre exportbidrag eller interventionsstöd för jordbruksprodukter, även om det finns en formell möjlighet för EU att återinrätta exportbidrag för griskött fram till och med 2020. Därefter är exportbidragen och interventionsstöden totalförbjudna för EU enligt beslut av WTO 2015.</p>

<p>Särskild nedsättning av koldioxidskatt för växthus- och jordbruksnäringen Avskaffad</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>Tillfällig energiskattebefrielse för dieselbränsle till arbetsmaskiner inom skogsbruksnäringen Avskaffad</p> <p>År 2005 medgas befrielse från energiskatt för diesel som förbrukades i skogsbruksverksamhet i södra Sverige. Befrielsen gällde från och med den 8 januari 2005 till och med utgången av 2006. Syftet var att underlätta omhändertagandet av stormfälld skog efter stormen i början av 2005.</p>
<p>Tillfällig koldioxidskattebefrielse för dieselbränsle till arbetsmaskiner inom skogsbruksnäringen Avskaffad</p> <p>År 2005 medgavs befrielse från koldioxidskatt för diesel som förbrukades i skogsbruksverksamhet i södra Sverige. Befrielsen gällde från och med den 8 januari 2005 till och med utgången av 2006. Syftet var att underlätta omhändertagandet av stormfälld skog efter stormen i början av 2005.</p>
<p>Skatt på handelsgödsel Ej relevant pga. ändrad definition av subvention</p> <p>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>
<p>Prisstöd till fiskerinäringen (inom EU:s interventionssystem) Avskaffad</p> <p>Den gemensamma fiskeripolitiken inkl. den gemensamma marknadsordningen reformerades 2014. Tidigare åtgärder, som till exempel prisstödet, ersattes av ett system med privat lagring 2014-2018. Sverige valde att inte inkludera privat lagring i det svenska programmet för den europeiska havs- och fiskerifonden. Producentorganisationerna kan dock själva finansiera privat lagring, men ingen producentorganisation har valt att göra detta i Sverige. Därmed har interventionssystemet inte utnyttjats efter 2014.</p>