

Analysavdelningen  
Enheten för policyanalys  
Rurik Holmberg  
016-544 22 87  
rurik.holmberg@energimyndigheten.se

Finansdepartementet  
Skatte-och tullavdelningen  
103 33 Stockholm

## **Yttrande angående Europeiska kommissionens förslag till ändring av direktiv 2003/96/EG om omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, m.m.**

### **Sammanfattning**

- Energimyndigheten anser att översynen av det s.k. energiskattedirektivet är nödvändig och bedömer att det är lämpligt med uppdelningen i en energiskattedel och en koldioxidskattedel.
- Energimyndigheten anser att det är viktigt att energiskatten baseras på energiinnehåll istället för, som för närvarande, på volym för att få en mer enhetlig beskattning.
- Energimyndigheten välkomnar ett införande av miniminivåer för koldioxid- och energiskatter i hela EU för att skatterna mer effektivt ska kunna fungera som styrmedel i medlemsländerna. Det är viktigt att det sker en viss harmonisering av dessa skatter i EU.
- En stor förändring för Sveriges del är en kraftig höjning på energiskatten på diesel. Detta kan komma att ha kännbara konsekvenser för yrkestrafikanter, privata aktörer samt fordonsindustrin, om inte t.ex. en skatteväxling sker genom sänkning av den högre fordonsskatten för dieselfordon.
- Energimyndigheten tolkar det som om intentionen är att det inte kommer att bli tillåtet att lägga koldioxidskatt på bränslen som ingår i EU:s handelssystem vilket skulle kunna ha konsekvenser främst inom fjärrvärmesektorn. Om koldioxidskatten inte omfattar bränslen inom denna sektor kan användningen av fossila bränslen komma att öka, i synnerhet vid fallande priser på utsläppsrätter, vilket i sin tur kan leda till negativa effekter på den svenska klimatpolitiken. Denna aspekt kan behöva utredas.

### Energimyndighetens ställningstagande

Energimyndigheten anser att energi- och koldioxidbeskattning sammantaget ger ett starkt incitament för ekonomins aktörer att såväl öka användningen av förnybar energi som att genomföra energieffektiviseringsåtgärder.

Energimyndigheten anser att energi- och koldioxidskatter i första hand bör ses som energi- och miljöpolitiska styrmedel. Följaktligen anser Energimyndigheten att det väsentliga är att skatt på CO<sub>2</sub> samt energiskatt införs i samtliga medlemsländer på ett sådant sätt att de bidrar till att 2020-målen nås utan att snedvrida konkurrensen.

Kommissionen betonar enhetlighet mellan medlemsstater och tydliga avgränsningar gentemot EU-ETS. Tidpunkten för översynen av energiskattedirektivet är vald med tanke på att allt fler medlemsländer inför egna CO<sub>2</sub>-skatter. Dessutom vill man komplettera den tredje fasen i EU-ETS (2013-2020). Energimyndigheten önskar också understryka betydelsen av en tydlig avgränsning gentemot EU-ETS. Energimyndigheten tolkar det som om intentionen är att det inte kommer att bli tillåtet att lägga koldioxidskatt på bränslen som ingår i EU:s handelssystem vilket skulle innebära en stor förändring främst för fjärrvärmesektorn och därmed troligen påverka dess utsläpp. Möjligheten att behålla nuvarande system i Sverige kan behöva utredas.

Kommissionen vill eftersträva tydlighet och teknikneutralitet genom en fastslagen miniminivå på CO<sub>2</sub>-skatten. Den föreslagna nivån är 20 euro/ ton CO<sub>2</sub>, medan den i Sverige är 110 öre /kg, dvs. den svenska skatten är ca. fem gånger högre. För biobränslen skulle CO<sub>2</sub>-skatten vara noll. På medellång sikt (fram till 2023) skulle dock annat skattemässigt främjande av biobränslen avskaffas. Vad gäller biodrivmedel så varierar växthusgasutsläppen efter vilka produktionsprocesser som används, vilken råvara som används och hur den tas fram. Vilka växthusgasutsläpp biodrivmedlen ger upphov till kommer det att finnas uppgifter om vid uppföljning av hur biodrivmedlen uppfyller hållbarhetskriterierna i förnybartdirektivet. Ett sätt att styra användningen mot de mest klimateffektiva biodrivmedlen skulle kunna vara att differentiera koldioxidskatten. Det bör noteras att det i det nuvarande förslaget inte finns möjlighet att differentiera koldioxidskatten

Enligt Kommissionens förslag skulle minimiskatten för motorbränslen bli 9,6 euro/GJ (dvs. ca. 86 kr/GJ), vilket ligger ganska nära den nuvarande svenska energiskatten på bensin (MK 1), som är 93,8 kr/GJ.<sup>1</sup> För dieseln del skulle skattehöjningen ske successivt mellan 2013 och 2018.<sup>2</sup> Svensk energibeskattnings på diesel (MK 1) i dagsläget 37,8 kr /GJ. Således kommer skatten på diesel att

<sup>1</sup> Källa: Egna beräkningar, som bygger på Energiläget 2010. Observera att här diskuteras uttryckligen energiskatt, inte total skatt.

<sup>2</sup> Höjningen är planerad att äga rum i tre steg. I januari 2013 skulle skatten vara 8,2 euro/GJ, i januari 2015 8,8 euro/GJ och i januari 2018 9,6 euro/GJ.

höjas anseende, vilket kan innebära betydande konsekvenser för fordonstillverkare, yrkestrafikanter och allmänheten. Å andra sidan betonar Kommissionen att man eftersträvar en enhetlig skatt och därför försvinner skillnaderna i beskattning mellan privat och yrkesmässig trafik. Fordonsskatten i Sverige på dieselpersonbilar är högre än på bensinpersonbilar för att kompensera för den lägre energiskatten på diesel. Energimyndigheten anser att vid en höjd energiskatt på diesel bör fordonsskatten på dieselpersonbilar sänkas. Energimyndigheten bedömer att det är lämpligt att öka den rörliga beskattningen och minska den fasta.

Energimyndigheten instämmer att transportsektorn måste bära kostnaderna för sina utsläpp och att en höjd skatt på diesel kan bidra till ett sådant utfall. Men det vore viktigt att parallellt med denna ändring också se över beskattningen av diesel- respektive bensinfordon.

För alla energiprodukter som används för uppvärmning utgår Kommissionen från dagens miniminivå för elektricitet på 0,15 euro/GJ, dvs. ca. 0,5 euro/MWh. Det här är 0,45 öre/kWh och alltså i stort sett identiskt med den svenska energiskatten på elanvändning vid industriella processer (0,5 öre/kWh). Däremot är den allmänna energiskatten på el i Sverige 28,3 öre/kWh.

Följaktligen konstaterar Energimyndigheten att de minimiskattesatser som Kommissionen föreslår i regel är märkbart lägre än de skattesatser som gäller i Sverige idag, med undantag av den skatt industrin betalar för el i processer och energiskatten på diesel. Följaktligen kommer det omarbetade direktivet att endast i ganska begränsad utsträckning påverka de svenska skattesatserna.

Kommissionen vill införa en metod för att automatberäkna CO<sub>2</sub>-skatten utifrån prisutvecklingen på utsläppsrätter inom EU-ETS. Detta kan inte preciseras i nuläget, utan först år 2015 när fas III av EU-ETS pågått en tid. Energiskatten däremot ska automatjusteras så att skattens realvärde förblir sådant att incitamenten bibehålls. Energimyndigheten anser att dessa förslag är sakligt motiverade och rimliga.

I artikel 14a föreslår Kommissionen dock att vissa industrianläggningar som omfattas av CO<sub>2</sub>-skatt beviljas en skattecredit som i KOM (2011)168 formuleras så här: "*... i form av en klumpsumma som räknats fram på underlag av ett bränsleriktmärke. På det viset bibehålls skattens miljöeffekt samtidigt som företagen kompenseras.*"

Avsikten är att undvika så kallat koldioxidläckage, det vill säga att vissa industrier flyttar utanför EU på grund av koldioxidskatten. Energimyndigheten anser att det är viktigt att en någorlunda enhetlig praxis fastställs för att avgöra vilka företag som är berättigade till skatteavdraget och varför. Det är skäl att undvika att skatteavdragen blir alltför omfattande och att de därigenom urholkar avsikten med skatten.

Att en rad nyare medlemsländer beviljas övergångsperioder för delar av införandet anser Energimyndigheten vara skäligt.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Tomas Kåberger. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit avdelningscheferna Anneli Eriksson, Zofia Lublin, Birgitta Palmberger och Mattias Eriksson, verksjuristen Fredrik Selander samt handläggaren Rurik Holmberg, den sistnämnde föredragande.

  
Tomas Kåberger  
Rurik Holmberg