

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen

<b>Vår referens</b>	<b>Diarienummer</b>
Utr 2011/24	Utr 2011/24
<b>Er referens</b>	<b>Datum</b>
Fi2011/2406	2011-09-02

## Remiss av Europeiska kommissionens förslag till ändring av direktiv 2003/96/EG om omstrukturering av gemenskapens beskattning av energiprodukter och elektricitet

Trafikanalys har anmodats att lämna synpunkter på ett förslag till ändringar av direktiv 2003/96/EG om omstrukturering av gemenskapens beskattning av energiprodukter och elektricitet och har underhand givits förlängd remisstid till och med 2 september 2011. De synpunkter som Trafikanalys framför relaterar först och främst till de ändringar som berör transportsektorn.

### Sammanfattning av synpunkter

- Trafikanalys konstaterar att förslaget till nytt energiskattedirektiv i huvudsak syftar till att skapa en mer effektiv fiskal beskattning inom unionen och att motverka skattekonkurrens. I förslaget är minimiskattesatserna mer ändamålsenligt utformade än dagens, vilket eliminerar vissa snedvridningar.
- Trafikanalys är generellt positiv till förslaget till ändrat energidirektiv när det gäller de ändringar som berör transportsektorn. Ändringarna betyder ett steg på väg att ytterligare internalisera de externa kostnaderna och en utjämning av konkurrenssituationen mellan bensin- och dieseldrivna fordon, då dieseldrivna fordon i större uträkning kommer att betala sina externa kostnader.
- Trafikanalys observerar att den föreslagna miniminivån på koldioxidskatt på bensin och diesel är betydligt lägre än den nivå som idag tillämpas i Sverige. Trafikanalys anser att Sverige bör agera för att miniminivån sätts högre än vad som föreslås.
- Trafikanalys observerar också att miniminivån för energiskatt för bensindrivna fordon är i nivå med den skatt som nationellt redan tas ut på detta drivmedel.
- Trafikanalys noterar dock att den föreslagna energiskatten på diesel är upp till dubbelt så hög som den skatt som tas ut i dag i Sverige. Detta kan komma att påverka vissa enskilda fordonsägare mer än andra.
- Trafikanalys vill uppmärksamma risken för gränshandel med bränsle om skatter avviker betydande mellan angränsande länder.
- Trafikanalys anser att fiskala energiskatter bör vara sektorsneutrala.
- Trafikanalys välkomnar att medlemsstaterna själva får bestämma över hur intäkter från energiskatterna används. Detta gör det möjligt för medlemsstaterna att

kompensera dem som påverkas mest av de förändrade energiskatterna, utan att för den saken skull undergräva de styrande effekter som eftersträvas.

### **Yttrande över förslag till ändring av energidirektiv 2003/96/EG**

Ett av problemen med existerande direktiv, enligt kommissionen, är att det bland annat saknar lämplig incitamentsstruktur när det gäller energiprodukters energi- och CO<sub>2</sub>-innehåll.

50 procent av emissionerna täcks inte av EUs handel med utsläppsrätter och en stor del av dessa kommer från transporter. För att föregripa eventuella dubbla bördor eller hål i systemet efterhand som fler länder börjar införa CO<sub>2</sub>-skatter vill kommissionen införa ett gemensamt EU-tillvägagångssätt. Förslaget till ändrat energiskattedirektiv är också utformat för att komplettera den tredje fasen i EU:s system för handel med utsläppsrätter.

#### **Energiinnehåll och CO<sub>2</sub>-utsläpp**

Förslaget innebär att miniminivåerna för beskattning av energiprodukter delas upp i två delar. En del ska baseras på produktens CO<sub>2</sub>-utsläpp, en andra del på produktens energiinnehåll. På så sätt skapas incitament att spara energi samt att välja alternativa energislag med mindre CO<sub>2</sub>-utsläpp. Beskattningen blir på det viset mer ändamålsenlig. Med den CO<sub>2</sub>-baserade komponenten skapas också ett ramverk inom EU för CO<sub>2</sub>-beskattning.

För Sverige är en indelning i energi- respektive koldioxidskatt inte något nytt. Sverige har sedan 1991 tillämpat en sådan indelning för att uppnå en energibeskattningsform som är mer miljöanpassad.

I ändringen av direktivet föreslås miniminivån på koldioxidskatten att bli 20 euro/ton CO<sub>2</sub>, vilket motsvarar knappt 20 öre per kg CO<sub>2</sub>. Den svenska koldioxidskatten på diesel och bensin ligger på ca 1 kr/kg CO<sub>2</sub> (2.44 kr per liter, se Skatteverket). Sverige värderar kostnaderna av koldioxidutsläpp betydligt högre och har därför en högre koldioxidskatt än vad förslaget anger som en miniminivå.

När det gäller energiskatten föreslås en successiv höjning av miniminivån för diesel, fotogen, motorgas (LPG) och naturgas till en gemensam nivå på 9,6 euro/GJ år 2018. För bensin tillämpas slutnivån från början. Den föreslagna miniminivån motsvarar i svenska pengar ca 92 kr/GJ (1 euro=9,60 SEK).

**Energiskatt enligt ändrat energidirektiv samt enligt nuvarande nationell skattenivå**

	2018 enl EU-direktiv	Skatteverket 2011
Bensin	3,02 kr/l (92kr/GJ*32,8GJ/m <sup>3</sup> *0,001l/m <sup>3</sup> )	3,06 kr/l
Diesel	3,25 kr/l (92kr/GJ*35,3GJ/m <sup>3</sup> *0,001l/m <sup>3</sup> )	1,52 kr/l för MK1 1,79 kr/l för MK2 1,9 kr/l för MK3
Fotogen (omfattar ej flyg- fotogen)	3,25 kr/l (92kr/GJ*35,3GJ/m <sup>3</sup> *0,001l/m <sup>3</sup> )	1,52 kr/l för MK1 1,79 kr/l för MK2 1,9 kr/l för MK3
Gasol (LPG)	4,24 kr/kg (92kr/GJ*46,1GJ/ton*0,001kg/m <sup>3</sup> )	0 kr/kg <sup>a</sup> 1,024 kr/kg <sup>b</sup>
Naturgas	3,63 kr/kg (92kr/GJ*39,5GJ/m <sup>3</sup> *0,001kg/m <sup>3</sup> )	0 kr/kg <sup>a</sup> 0,880 kr/kg <sup>b</sup>

<sup>a</sup> drift av motordrivna fordon, fartyg eller luftfartyg

<sup>b</sup> annat ändamål än vad som avses under a

Den föreslagna miniminivån för energiskatt skulle alltså inte innebära någon förändring av energiskatten för bensin, men däremot en fördubbling av energiskatten för diesel med miljöklass 1 (MK1). En fördubbling av energiskatten för diesel MK1 innebär en ökning av total drivmedelsskatt för diesel från ca 30 öre till ca 40 öre per fordonskilometer för dieseldriven personbilstrafik, alltså en ökning med ca 33 procent. För tunga lastbilar (med respektive utan släp) innebär höjningen en ökning med ca 3-8 öre per tonkilometer förutsatt att fordonen tankas i Sverige.

Andelen dieseldrivna personbilar i Sverige har ökat stadigt sedan 2005, från ca 5 procent av marknaden 2005 till ca 12 procent av marknaden 2009. Under 2010 nyregistrerades fler dieselfordon än bensindrivna personbilar. En bakomliggande förklaring till denna utveckling finns att finna i de styrmedel som använts. Dieselfordon körs i genomsnitt längre sträckor än bensindrivna personbilar (se Trafikanalys statistik). Ökade kostnader med 1 kr per mil kan lätt bli några tusenlappar om man kör många mil per år. Det är därför viktigt att den högre energiskatten på diesel införs successivt, så att inte enskilda drabbas av hela höjningen på en gång.

En höjd energiskatt på diesel innebär att internaliseringsgraden ökar för dieseldrivna fordon. Internaliseringen av externa effekter från dieseldriven personbilstrafik skulle om den nya skattenivån infördes idag komma upp i ungefär samma nivå som för bensindriven personbilstrafik. Den snedvridning av konkurrensen som nuvarande beskattning ger upphov till skulle därmed korrigeras.

Tung trafik har idag en låg grad av internalisering och en höjd energiskatt skulle bidra till att öka internaliseringen och därmed ta ett steg närmare samhällsekonomisk effektivitet. Efterhand som teknikutvecklingen går framåt och fordon får allt bättre miljöegenskaper minskar också transporternas skadeverkan. Graden av internalisering förbättras därmed genom att de externa kostnaderna minskar. Även med beaktande av det kommer internaliseringsgraden vara låg.

För fordon som använder diesel av miljöklass 2 eller 3 skulle effekterna av förslaget bli mindre än de som redovisats ovan. Av hänsyn till miljön kan det vara viktigt att behålla en viss differentiering mellan diesel av miljöklass 1, 2 och 3, men denna differentiering får göras på

annat sätt än genom att kopplas till energiskatten (t.ex. ge rabatter eller straffavgifter på grund av t.ex svavel- eller NOx-utsläpp).

När det gäller fotogen<sup>1</sup>, gasol och naturgas innebär förslaget till ändring av direktivet också en kraftig höjning jämfört med nuvarande skattesatser i Sverige. I direktivet kvarstår möjligheten att helt eller delvis undanta eller reducera skattesatsen på gasol och naturgas fram till 2023 (se artikel 15,1i). Fotogen (annan än flygbränsle) som används för motordrift är inte så vanligt förekommande, så därför kommer troligen inte den högre skatten att bli generellt märkbar.

Det kvarstår även en möjlighet att tillämpa en lägre skattenivå (ner till noll) för förbrukning av energiprodukter och elektricitet inom jordbruk, trädgårdsodling eller fiskodling samt inom skogsbruk. Dock ställs krav på att det tas fram andra incitament som leder till ökad energieffektivitet motsvarande den energieffektivitet som skulle uppnåtts om minimiskattesatserna tillämpats (se artikel 15,3).

Medlemsstaterna förfogar fritt över de intäkter som kommer från energiskatterna. Det finns då möjlighet att nationellt kompensera dem som påverkas extra mycket av den förändrade energiskatten. Sådan kompensation kan göras inom olika områden och behöver på så sätt inte hindra den styrande effekt som det förändrade energidirektivet är ämnad att ha.

Transporter går ofta över landsgränser, därför är det viktigt att beakta skatteuttaget på transporter och drivmedel även i andra länder, särskilt i angränsande länder. Sverige tar idag ut en betydligt högre koldioxidskatt på bensin och diesel än den miniminivå som föreslås i det nya energidirektivet. Å andra sidan är den svenska energiskatten på diesel betydligt lägre. Om Sverige genomför en höjning av energiskatten, till den nivå som förordas i förslaget, samtidigt som den högre koldioxidskatten kvarstår behöver man vara vaksam på att det kan finnas en risk för ökad gränshandel. Omfattningen av denna risk beror på hur skatterna eventuellt förändras i våra grannländer.

I detta ärende har generaldirektör Brita Saxton varit beslutande och Désirée Nilsson har varit föredragande. Gunnel Bångman och avdelningschef Gunnar Eriksson har också deltagit i ärendets beredning.

Brita Saxton  
Generaldirektör

---

<sup>1</sup> Omfattar inte flygbränsle.