

Finansdepartementet

Diarienummer

Utr 2021/67

Datum

2021-09-08

Yttrande över EU-kommissionens förslag till reviderat energiskattedirektiv (ref Fi2021/02661)

Trafikanalys har ombetts att yttra sig över ovannämnda förslag. Förslaget är komplext och har dessutom direkt och indirekt koppling till andra europeiska lagförslag som samtidigt ligger på bordet. Förslagets förtjänster och eventuella tillkortakommanden påverkas av hur parallella europeiska lagstiftningsprocesser utvecklas.

Generellt sett kan konstateras att föreslagna förändringar av energiskattedirektivet skapar bättre förutsättningar att utveckla skatter och avgifter i enlighet med det transportpolitiska kostnadsansvarets principer.

Trafikanalys ser i det perspektivet positivt på att förbudet mot att energibeskattna flyg och sjöfart inte bara tas bort utan att minimiskattesatserna också införs för dessa trafikslag (Artikel 14 och 15). Förbudet har inte bara varit ett hinder för att utveckla effektiv koldioxidbeskattning inom dessa sektorer (såsom en mer träffsäker koldioxidrelaterad flygskatt) utan också ett hinder för att införa miljöskatter på externaliteter relaterade till drivmedelsanvändning såsom sjöfartens svavelutsläpp och luftfartens utsläpp av kväveoxider och kolväten. Föreslagna förändringar är med andra ord bra både för att de tvingar fram en mer likformig beskattning av energi för olika trafikslag i medlemsländerna, men också för att de tar bort ett vitalt hinder för att utveckla en effektiv prissättning av trafik i enlighet med transportpolitikens kostnadsansvar.

Trafikanalys har inga invändningar mot att minimiskattesatsen för el och andra hållbara bränslen, för sjö- och luftfart, sätts till 0 under en tioårig övergångsperiod.

Föreslagen successiva infasning av luftfartens minimiskattesats under en tioårsperiod förefaller oss också rimlig. Däremot är förslaget att undanta dedikerade fraktflygplan mellan medlemsstater från obligatorisk beskattning bristfälligt motiverad. Det motiveras lite otydligt med "i avsaknad av mer effektiva alternativ". Vi kan konstatera att med den föreslagna ordningen beskattas drivmedel för s.k. flygfrakt när varor körs med lastbil ("truckas") medan skatt inte tas ut när de går med dedikerade fraktflyg (med mindre än att berörda medlemsländer avtalat om sådan beskattning). Det uppstår också en obalans genom att den energi som går åt för extra lyftkraft för gods i passagerarplan beskattas till skillnad från energi för dedikerade fraktflygplan.

Att utveckla minimiskattesatserna så att de definieras efter energiinnehåll snarare än efter volym, liksom att införa en indexuppräknung av minimiskattesatser framstår som goda anpassningar av regelverket för framtiden. Med en mer mångfasetterad energitillförsel blir volymmått svårhanterliga och med klimatambitioner är det viktigt att inte minimiskattesatsens betydelse eroderar i takt med prisvärdesförändringar. Vi ser också positivt på att "miljödifferenciera" minimiskattesatserna. Det ligger väl i linje med traditionell tillämpning av den svenska transportpolitikens kostnadsansvar och svenskt bruk av miljöavgifter och miljöskatter i ett bredare perspektiv.

Enligt förslaget ska det inte göras någon skillnad på kommersiell och icke kommersiell diesel. Det finns goda teoretiska och praktiska skäl för ett sådant synsätt. Trafikanalys vill icke desto mindre, som ett observandum, lyfta att vi erfarenhetsmässigt vet att det varit möjligt att driva en mer offensiv klimatpolitik (tillämpa högre skatter) på privatpersoner än på företag. Snedvridningarna vid beskattning vid konsumtion (privat bilresande) är mindre än vid beskattning av företag, tidigare och i flera led i produktionskedjan. Det har tidigare motiverat skattedifferentiering.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Mattias Viklund efter föredragning av avdelningschef Gunnar Eriksson.

Mattias Viklund
Generaldirektör