



Er ref/dnr: Fi2021/02661

Vårt dnr: 2021/0027

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
103 33 Stockholm

Stockholm 1 september 2021

Yttrande över EU-kommissionens förslag till reformerat energiskattedirektiv

Naturskyddsföreningen har beretts möjlighet att lämna synpunkter på EU-kommissionens förslag till ett reformerat energiskattedirektiv. Föreningen är tacksam över att EU-kommissionen nu lämnar förslag om ett kraftigt reformerat och aktualiserat energiskattedirektiv. Det nu gällande direktivet är från 2003 och sedan länge inaktuellt och utdaterat, vilket kommissionen själv funnit i sin Impact Assessment Report. En reform är absolut nödvändig för att direktivet ska kunna bidra till uppfyllandet av unionens nya klimatmål och klimatmålen i Parisavtalet.

Specifika synpunkter:

- Det är positivt att skattenivåerna i direktivförslaget nu grundar sig på energiinnehåll i stället för på volym, detta gynnar förnybara, oftast mindre energitäta, bränslen.
- Den föreslagna miljörankingen av bränslen är heltäckande och baserad på strikta definitioner och avgränsningar, vilket är bra. Det är dock bekymmersamt att en del kategorier är mer övergripande och andra väldigt specifika, vilket leder till att ett bränsle kan passa in i flera olika kategorier. Detta kan leda till tolkningsproblem i medlemsländerna. Exempelvis återfinns biogas uttryckligen i fyra kategorier och passar in i ytterligare två kategorier.

Minimiskattenivåer:

- För medlemsländer som saknar separat koldioxidbeskattning för sektorer utanför utsläppshandeln skulle energiskatter kunna täcka upp för denna brist. Om de föreslagna minimiskattenivåerna för bensin och diesel ökas med ytterligare 80 procent för dessa länder skulle det ungefär motsvara den samlade svenska drivmedelsbeskattningen.
- Förslaget innebär att förnybara bränslen som i dag oftast är skattebefriade beläggs med energiskatt, om än på en låg nivå. Det kan accepteras genom att avståndet till beskattningen av de fossila drivmedlen samtidigt ökar när skattesatserna för dessa höjs. Medlemsländerna slipper nu begära kortfristiga undantag för förnybara drivmedel som tidigare, i alla fall på den svenska bränslemarknaden, ställt till med oreda, vilket är positivt.
- För drivmedel är minimiskattenivån för diesel väsentligt högre än dagens svenska energiskatt för bränslet, det kan förväntas medföra en höjning av den svenska energiskatten på diesel, vilket skulle innebära likabeskattning mellan bensin och diesel och borttagande av en klimatskadlig subvention.
- LPG och fossilgas föreslås få en lägre minimiskattenivå än övriga fossila bränslen. Med hänsyn till fossilgasens stora klimatpåverkan, sett ur ett livscykelperspektiv där även läckage från utvinningen mm inkluderas, bör fossilgasens minimiskattenivå vara lika hög som för andra fossila drivmedel.
- Icke-hållbara biodrivmedel, som t.ex. HVO från palmolja eller PFAD, föreslås att drabbas av lika hög skatt som de fossila drivmedlen, vilket är positivt.
- Flygfotogen förslås beskattas lika som bensin och diesel för marktransport, vilket är positivt. Dock föreslås ett fortsatt undantag från bränslebeskattning för fraktflyg. All användning av flygbränsle bör beskattas lika, utan undantag.
- Biogas återfinns i fyra olika kategorier, en kategori utgörs av icke-hållbar biogas, som föreslås på sikt få samma beskattning som fossila bränslen, hållbar biogas baserat på åkergrödor (sustainable food and feed crop biogas), exempelvis gödselgas, föreslås också få samma skattesats som fossila bränslen, fast från en lite lägre utgångsnivå. Medan hållbar biogas, exempelvis biogas från reningsverk, får behålla den lägre initiala nivån och biogas från avancerad biobränsleproduktion (exempelvis biogas från Fischer-Tropsch-processer) får en minimal skattesats. Detta trots att gödselgas och reningsverksgas har en betydligt större klimatnytta och högre energiutbyte än industriell biogas utvunnen ur träråvara. EU-kommissionen bör tänka om och

presentera en miljöranking för biogas som bättre motsvarar verkliga förhållanden och maximerar klimatnyttan.

Av tabellerna nedan framgår de föreslagna minimiskattenivåerna för olika typer av bränslen och användningsområden. Direktivets siffror är angivna i Euro per Gigajoule, denna enhet är svår att relatera till och inte användbar för att jämföra med dagens skattenivåer. Här presenteras därför minimiskattesatser också i kronor per kWh och kronor per liter eller kilo, med hänsyn till olika bränslens energitäthet. I tillämpliga fall anges också de nuvarande svenska energiskattenivåerna. För omvandlingen har följande värden använts: 1 Gigajoule = 277,8 kWh, 1 Euro = 10,20 kr. Energivärden i kWh per liter eller kilo har främst hämtats från Energimyndighetens beräkningsunderlag.¹ Namnen på kategorierna har också översatts från engelska för större tydlighet.

¹ https://www.energimyndigheten.se/globalassets/statistik/branslen/varmevarden-och-emissionsfaktorer/varmevarden_2017.xlsx

Tabell A: Direktivets förslag till minimiskatt för motorbränslen enligt artikel 7.

Bränsle	Från 01.01.2023 Euro/ Gigajoule	Slutlig nivå 2033 Euro/ Gigajoule	Euro/kWh	kr/kWh	Minimiskatt kr/l eller kg med hänsyn till olika bränslens energitäthet	Dagens energiskatt i Sverige, kr/kWh
Bensin	10,75	10,75	0,039	0,395	3,59	4,13
Diesel	10,75	10,75	0,039	0,395	3,93	2,48
Flygfotogen	10,75	10,75	0,039	0,395	4,72	-
Icke hållbara biodrivmedel	10,75	10,75	0,039	0,395	3,73	-
Liquefied Petroleum Gas (LPG)	7,17	10,75	0,026	0,263	3,61	-
Fossilgas	7,17	10,75	0,026	0,263	3,49	-
Icke hållbar biogas	7,17	10,75	0,026	0,263	2,55	-
Icke förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung	7,17	10,75	0,026	0,263	-	-
Hållbara biobränslen från åkermark	5,38	10,75	0,019	0,198	1,06	-
Biogas från hållbara åkergrödor	5,38	10,75	0,019	0,198	1,92	-
Hållbara biobränslen	5,38	5,38	0,019	0,198	-	-
Hållbar biogas	5,38	5,38	0,019	0,198	1,92	-
Bränslen med lågt fossilt innehåll	0,15	5,38	0,001	0,006	-	-
Förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung	0,15	0,15	0,001	0,006	-	-
Avancerade hållbara biobränslen och biogas	0,15	0,15	0,001	0,006	-	-

- För sektorer och drivmedelsanvändningar som enligt förslaget beviljas undantag är miniminivåerna för de fossila bränslena satta väldigt lågt. Skillnaderna mellan fossilt och förnybart blir då också alldeles för små, med bristande incitament för övergång till förnybart som följd för dessa sektorer. Naturskyddsföreningen anser att all fossil drivmedelsanvändning bör beskattas lika, utan undantag och att dessa nedsättningar av energiskatterna måste upphöra.

Tabell B: Minimiskatt enligt direktivet för motorbränslen med undantag enligt artikel 8(2): jord- och skogsbruk, vattenbruk, stationära motorer, arbetsmaskiner och off road-fordon samt för energiintensiv industri m.fl.

Bränsle	Från 01.01.2023 Euro/Giga- joule	Slutlig nivå 2033 Euro/ Gigajoule	Euro/kWh	kr/kWh	Minimiskatt kr/l eller kg med hänsyn till olika bränslens energitäthet	Dagens energiskatt i Sverige, kr/kWh
Diesel	0,9	0,9	0,003	0,033	0,33	2,48
Eldningsolja	0,9	0,9	0,003	0,033	0,33	2,48
Flygfoto-gen	0,9	0,9	0,003	0,033	0,40	-
Icke hållbara biobränslen	0,6	0,9	0,002	0,022	0,21	-
Liquefied Petroleum Gas (LPG)	0,6	0,9	0,002	0,022	0,30	-
Fossilgas	0,6	0,9	0,002	0,022	0,29	-
Icke hållbar biogas	0,6	0,9	0,002	0,022	0,21	-
Icke förnybara bränslen av icke biologiskt ursprung	0,45	0,9	0,002	0,017	-	-
Hållbara åkergrödebaserade biobränslen	0,4	0,9	0,001	0,015	-	-
Biogas från hållbara åkergrödor	0,45	0,45	0,002	0,017	0,16	-
Hållbara biobränslen	0,45	0,45	0,002	0,017	-	-
Hållbar biogas	0,15	0,45	0,001	0,006	0,05	-
Bränslen med lågt fossilt innehåll	0,15	0,15	0,001	0,006	-	-
Förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung	0,15	0,15	0,001	0,006	-	-
Avancerade hållbara biobränslen och biogas	0,15	0,15	0,001	0,006	-	-

- För uppvärmningsbränslen är minimiskattenivåerna också alltför lågt satta för de fossila bränslena. Skillnaden mot det förnybara blir för liten, vilket förtar styreffekten av beskattningen. Naturskyddsföreningen anser att beskattningen av fossila uppvärmningsbränslen borde vara densamma som för fossila drivmedel. Så är fallet i Sverige sedan tidigare.

Tabell C: Direktivets förslag till minimiskattenivåer för uppvärmningsbränslen

Bränsle	Från 01.01.2023 Euro/ Gigajoule	Slutlig nivå 2033, Euro/ Gigajoule	Euro/kWh	kr/kWh	Minimiskatt kr/l eller kg med hänsyn till olika bränslens energitäthet	Dagens energiskatt i Sverige, kr/kWh
Diesel	0,9	0,9	0,003	0,033	0,33	2,48
Eldningsolja	0,9	0,9	0,003	0,033	0,33	2,48
Fotogen	0,9	0,9	0,003	0,033	0,40	2,48
Kol och koks	0,9	0,9	0,003	0,033	0,25	0,62
Icke hållbar flytande biobränslen	0,9	0,9	0,003	0,033	-	-
Icke hållbara fasta biobränslen (t ex brännved)	0,9	0,9	0,003	0,033	0,04	-
Liquefied Petroleum Gas (LPG)	0,6	0,9	0,002	0,022	0,30	1,17
Fossilgas	0,6	0,9	0,002	0,022	0,29	1
Icke hållbar biogas	0,6	0,9	0,002	0,022	0,21	-
Icke förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung	0,6	0,9	0,002	0,022	-	-
Hållbara åkergrödebaserade flytande biobränslen	0,45	0,9	0,002	0,017	-	-
Hållbar åkergrödebaserade biogas	0,45	0,9	0,002	0,017	0,16	-
Hållbara flytande biobränslen	0,45	0,45	0,002	0,017	-	-
Hållbar biogas	0,45	0,45	0,002	0,017	0,16	-
Hållbara fasta biobränslen	0,45	0,45	0,002	0,017	0,08	-
Bränslen med lågt fossilt innehåll	0,5	0,45	0,002	0,018	-	-
Förnybara bränslen av icke- biologiskt ursprung	0,15	0,15	0,001	0,006	-	-
Avancerade hållbara flytande och fasta biobränslen samt biogas	0,15	0,15	0,001	0,006	-	-

- Minimibeskattningen för el ligger enligt förslaget kvar på den tidigare låga nivån kring 0,5 öre/kWh. Motiveringen att detta görs för att gynna elektrifiering framför bränslen är inte tillräcklig. Elektrifieringen gynnas bäst av en korrekt prissättning av bränslen, inte genom subventionering av elanvändning. I Sverige har effekten på energieffektivisering inom industrin har ju hittills varit försumbar genom den låga minimiskattenivån. Naturskyddsföreningen anser att miniminivån för el borde ligga på minst 15 öre/kWh, vilket fortfarande är mindre än hälften av den nominella svenska energiskatten på el.

•
Tabell D: Minimiskattenivåer för el

Bränsle	Från 01.01.2023 Euro/ Gigajoule	Slutlig nivå 2033, Euro/ Gigajoule	Euro/kWh	kr/kWh	Minimiskatt kr/kWh	Dagens energiskatt i Sverige, kr/kWh
Elleveranser	0,15	0,15	0,001	0,006	0,006	0,005

Bränslebeskattning för flyg och sjöfart

- Förslaget öppnar för bränslebeskattning för flyg och sjöfart inom EU, även om det inte görs obligatoriskt. Direktivet svarar dock inte på frågan hur konflikten med andra internationella konventioner ska lösas för dessa trafikslag eller hur direktivet ska kunna få överhöghet framför dessa konventioner. EU-kommissionen måste ge tydligare besked om hur unionen ser på relationen mellan internationella avtal och energiskattedirektivets regler och göra bränslebeskattning för flyg och sjöfart inom EU obligatorisk. Ansvaret får inte heller lämnas till medlemsländernas eget godtycke vad gäller trafik till och från EU-länder.

Övriga synpunkter

- En rad nationella undantag och särregler har tagits bort, vilket är bra, men de generella undantagen för vissa sektorer och användningar består, de bör också avvecklas skyndsamt.
- Det är svårbedömt om det reformerade energiskattedirektivet i tillräcklig grad kommer att bidra till att unionen når sina klimatmål. I många östeuropeiska länder ligger dock energiskattenivåerna nära eller på minimiskattenivåerna, som därför får stor betydelse, i synnerhet om de höjs rejält. Men i de flesta västeuropeiska länder ligger energiskatterna redan långt över miniminivåerna. EU-kommissionen behöver göra en noggrannare analys av direktivförslagets förväntade effekter på medlemsländernas utsläpp av koldioxid.
- Höjningarna av miniminivåerna för de fossila bränslena är jämfört med i dag ganska små räknat i procent, och kommer sannolikt inte att få någon avgörande betydelse i de flesta länder, som redan ligger över även de nya miniminivåerna. På sikt, med indexering efter konsumentprisindex och årlig höjning för sektorer under infasning så kan minimiskattenivåerna få större betydelse. Men för flyget, som varit skattebefriat, kan höjningarna bli kännbara.

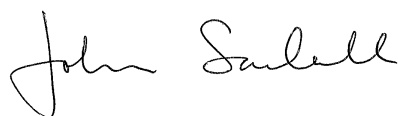
Tabell E: Dagens miniminivåer för fossila drivmedel jämfört med föreslagna nya nivåer, i procent:

Bränsle	Nuvarande miniminivå	Nivå 2023 jmf med i dag	Nivå 2033 jmf med i dag
Bensin	100%	107%	123%
Diesel	100%	127%	146%
Fotogen	100%	110%	142%
Flygfotogen	0%	0%	467%
LPG	100%	130%	224%
Fossilgas	100%	296%	512%

Detta remissvar har utarbetats av Anders Friström, utredare, och David Kihlberg, chef, avdelningen för klimat och juridik vid Naturskyddsföreningens rikskansli.

För Naturskyddsföreningen

Stockholm dag som ovan



Johanna Sandahl
ordförande



David Kihlberg
chef, klimat och juridik