

## Yttrande över EU-kommissionens förslag till Energiskattedirektiv

VTI välkomnar kommissionens förslag på omarbetning av energiskattedirektivet. Förslaget att basera minimumnivån för skatter på fordons- och uppvärmningsbränsle på energiinnehåll och miljöprestanda ("environmental performance") och att slopa vissa undantag och subventioner ligger i linje med övriga initiativ och omarbetningar inom ramen för den Gröna given för att bidra till EU:s energi- och klimatmål.

VTI anser dock att det i förslaget skulle behöva tydliggöras hur miljöprestanda beräknats, hur Energidirektivet och andra förslag inom den Gröna given i praktiken ska komplettera varandra, samt hur de föreslagna ändringarna påverkar förhållandet mellan fiskala och miljöstyrande ambitioner med energiskattedirektivet. Vi utvecklar detta nedan.

### Specifika synpunkter på underlaget

#### *Miljöprestanda*

- I förslaget står att bränslen ska skattas baserat på energiinnehåll och miljöprestanda (environmental performance). Miljöprestandan ska harmoniseras med andra initiativ inom Fit for 55 (framför allt energieffektiviseringsdirektivet och förnybarhetsdirektivet, se sid 21 i förslaget). Det hade varit önskvärt med en kort beskrivning av hur miljöprestandan beräknas och vilka komponenter som beaktas (nu refereras endast till andra publikationer). Det är svårt att få en överblick över hur alternativ 2c, där minimumnivån för skattesatsen även inkluderar kostnader för utsläpp till luft<sup>1</sup> (utöver växthusgaser), förhåller sig till det föredragna alternativet 2a där endast miljöprestandan ingår.
- Förslaget innebär att miljöprestandan delas in i fem kategorier.<sup>2</sup> Samma minimumnivå används för varje energiprodukt inom varje kategori, men skiljer sig mellan användning (fordonsbränsle och uppvärmning). Det är ett pragmatiskt förhållningssätt till en svår uppgift, det hindrar däremot inte Sverige att göra egna beräkningar om olika bränslens klimat- såväl som miljöpåverkan och bedöma om högre skattesatser än direktivets föreslagna minimumnivåer bör användas för att styra mot Sveriges miljömål (så länge rankningen mellan bränsletyper förblir som i direktivet, se sid. 15 i förslaget). På samma sätt bör Sverige nog

---

<sup>1</sup> Se beräkningar i Annex 6 i Impact assessment del 3/3 på [EU Green Deal – Revision of the Energy Taxation Directive \(europa.eu\)](#)

<sup>2</sup> Sid 30 i Impact assessment del 1/3 på [EU Green Deal – Revision of the Energy Taxation Directive \(europa.eu\)](#)

överväga på vilka grunder undantag från minimumnivåerna (t.ex. inom primärindustrin) bör tillämpas. Analyserna bör även beakta effekter av olika kombinationer av skattenivåer och undantag, samt hur lång övergångsperioden i Sverige bör vara. I direktivets konsekvensanalys<sup>3</sup> finns en lista på undantag och möjliga reduktioner av skattesatserna som direktivet medger och som potentiellt kan vara i konflikt med klimat- och energimål.

- Flygbränsle för flygfrakt undantas från skatt i förslaget ”i frånvaro av mer effektiva lösningar” (sid 24). VTI tycker att EU ska verka för att ändra avtalet med USA så att det går att ta ut en skatt på flygbränsle även för flygfrakt.

#### *Kompabilitet med andra regler och förslag på ändringar*

- Översynen av energidirektivet berör flera andra ändringar och initiativ inom ramen för den Gröna given (under Fit for 55 Package) i synnerhet EU ETS, Förordningen om ansvarsfördelning<sup>4</sup>, Förnybarhetsdirektivet, ReFuel-initiativen och ändringen av direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Vi saknar utvecklade resonemang om hur de föreslagna ändringarna i energiskattedirektivet kan komplettera dessa ändringar och initiativ inom olika sektorer på ett kostnadseffektivt sätt.<sup>5</sup> Med tanke på att det i förslaget finns begränsad information om miljöprestandan, se ovan, saknas också resonemang om hur medlemsländer kan säkerställa att förslaget inte överlappar med EU ETS (se sid 10 i förslaget). Redan idag prissätts t.ex. växthusgasutsläpp från vägtransporter indirekt genom energiskatterna på drivmedel. Det är av vikt att säkerställa att såväl den planerade införlivningen av sjöfarten och vägsektorn i EU ETS som bränslebeskattningen utformas för att minimera möjligheten att tanka i skattebefriade områden.

- VTI vill också uppmärksamma att alternativ 2 bedöms som mest effektivt givet att EU ETS införs. Om vägsektorn och sjöfarten inte införlivas, bör alternativ 3, där skattesatserna baseras på kolinnehåll för de sektorer som idag inte omfattas av EU ETS, noga övervägas som grund för att bestämma skattens minimumnivåer.

- VTI vill understryka behovet av att effekterna av justeringar och implementering av nya styrmedel följs upp både på kortare och längre sikt.

#### *Skattens syfte*

- Det är tydligt att den föreslagna omarbetningen av energiskattedirektivet syftar till att styra mer mot EU:s energi- och klimatmål. Samtidigt är bränsle- och energiskatter av stor fiskal betydelse. Det är otydligt om de föreslagna ändringarna även syftar till att säkerställa skatteintäkter. VTI saknar resonemang om potentiella konflikter mellan de föreslagna minimumnivåernas miljöstyrande effekt och nationella fiskala ambitioner.

---

<sup>3</sup> Sid 18 Impact assessment 1/3

<sup>4</sup> <https://www.regeringen.se/remisser/2021/07/remiss-om-forslag-till-andring-av-eu-forordning-om-medlemsstaternas--bindande-arliga-minskningar-av-vaxthusgasutslapp>

<sup>5</sup> Detta är en av huvudsynpunkterna i Regulatory Scrutiny Board opinion 19/3 2021 som går att hitta på [EU Green Deal – Revision of the Energy Taxation Directive \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/economy_finance/regulatory-scrutiny-board-opinion-19-3-2021)

Beslut i detta ärende har tagits av generaldirektör Tomas Svensson. Föredragande har varit forskare Lisa Björk. I beredningen har även följande medarbetare deltagit: Utredningsledare Inge Vierth och Forskningschef Mikael Johannesson.

Tomas Svensson  
Generaldirektör  
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI