



Översyn av energiskattedirektivet

2020/21:FPM130

Finansdepartementet

2021-08-26

Dokumentbeteckning

COM (2021) 563

Proposal for a council directive restructuring the Union framework for the taxation of energy products and electricity (recast)

Sammanfattning

Europeiska kommissionen (kommissionen) lade den 14 juli 2021 fram ett förslag till omarbetning av energiskattedirektivet, som styr beskattningen av el och bränslen.

Syftet med förslaget är att direktivet ska bidra till att uppnå EU:s klimatmål för 2030 samt klimatneutralitet till 2050 inom ramen för gröna given, att bevara och förbättra EU:s inre marknad samt att bibehålla möjligheten för medlemsstaterna att få intäkter från energibeskattningen.

Kommissionens förslag breddar skattebasen genom att fler bränslen beskattas och antalet undantag, som främjar förbrukning av fossila bränslen, minskar. Strukturen för minimiskattenivåerna ändras genom att de baseras på bränslenas energiinnehåll och miljöprestanda.

EU har i dag ett föråldrat energiskattedirektiv, som inte är samordnat med andra EU-åtgärder på klimat- och energiområdet. Direktivet behöver således moderniseras. Regeringen välkomnar därför att kommissionen nu föreslår ett reviderat energiskattedirektiv. Det är generellt bra att möjligheten till undantag och nedsättningar ses över, men en medlemsstat bör även fortsättningsvis i vissa situationer ges möjlighet att beskatta samma bränsle eller el olika beroende på var och hur bränslet eller elen används.

1.1 Ärendets bakgrund

Energiskattedirektivet reglerar medlemsstaternas beskattning av el och bränslen. Det nuvarande direktivet är från 2003 (rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet). Direktivet är i många delar omodernt och ligger inte i linje med EU:s övriga energi- och miljöpolitik.

Kommissionen lade 2011 fram ett förslag till reviderat energiskattedirektiv. Då det efter några år av förhandlingar inte gick att nå enhällighet beslutade kommissionen 2015 att dra tillbaka förslaget.

Kommissionen har därefter genomfört studier och presenterade den 11 september 2019 en rapport (SWD (2019) 329 final) med en utvärdering av energiskattedirektivet där behovet av en översyn tydliggörs. Ekofinrådet antog den 5 december 2019 slutsatser om EU:s ram för energibeskattnings (FISC 483 EKOFIN 1116). I slutsatserna uppmanas kommissionen att analysera och utvärdera möjliga alternativ i syfte att offentliggöra ett förslag till översyn av energiskattedirektivet som återspeglar EU:s och medlemsstaternas nuvarande behov.

Den 11 december 2019 presenterade kommissionen meddelandet om den europeiska gröna given (COM (2019) 640). Enligt meddelandet avsåg kommissionen att senast i juni 2021 se över och vid behov föreslå ändringar av alla relevanta klimatrelaterade politiska instrument, bl.a. energiskattedirektivet. Subventioner av fossila bränslen bör upphöra, och i samband med översynen av energiskattedirektivet kommer kommissionen att titta närmare på de nuvarande undantagen från skatteplikt, bl.a. för flyg- och fartysbränsle, och hur man bäst ska täppa till eventuella kryphål.

Den 14 juli 2021 presenterade kommissionen, som en del av det s.k. Fit for 55-paketet för att förverkliga den gröna given, ett förslag till omarbetat direktiv om en omstrukturering av unionsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet.

1.2 Förslagets innehåll

1.2.1 Övergripande syfte med förslaget

Kommissionen anger att det nuvarande energiskattedirektivet är föråldrat och inte återspeglar EU:s klimat- och energipolitiska ramar eller EU:s rättsliga åtagande att minska växthusgasutsläppen med minst 55 procent fram till 2030, jämfört med 1990, och om en klimatneutral kontinent senast 2050. Det finns ingen koppling i direktivet mellan minimiskattesatserna för bränslen och deras energiinnehåll eller miljöpåverkan. Reglerna har inte heller hållit jämna steg med utvecklingen av alternativa bränslen, t.ex. renare och

hållbara biobränslen och vätgas. Reglernas utformning och struktur främjar inte energieffektivitet, renare och hållbara alternativa bränslen eller investeringar och innovation i ren teknik och hållbar energi. Slutligen har det verkliga värdet av de minimiskattesatser som fastställs i direktivet urholkats med tiden och ett komplext lapptäcke av undantag och nedsättningar har spridit sig i medlemsstaterna, vilket innebär att det för närvarande inte råder lika villkor på den inre marknaden.

Enligt kommissionen ska det nu föreslagna energiskattedirektivet bidra till att lösa dessa problem. Samtidigt ska de föreslagna reglerna hjälpa medlemsstaterna att säkra intäkter från miljöskatter.

Förekomsten av diverse undantag och skattenedsättningar i det nuvarande direktivet främjar användningen av fossila bränslen, och bidrar dessutom till fragmenteringen av EU:s inre marknad. Undantagen tar inte hänsyn till den miljöpåverkan som bränslena orsakar.

De nya minimiskattesatserna och det bredare beskattningsunderlaget kommer enligt kommissionen att bidra till större konvergens mellan EU-ländernas faktiska nationella skattesatser för de flesta produkter. Lapptäcket av nationella undantag kommer att minska, vilket minskar de skadliga effekterna av energiskattekonkurrens, ger företagen större rättssäkerhet och minskar deras administrativa börda.

I förslaget delas energiprodukter och elektricitet in i olika kategorier, som rangordnas efter energiinnehåll och miljöprestanda. På så sätt kommer det nya systemet att säkerställa att de mest förorenande bränslena beskattas mest.

Kommissionens avsikt är att det föreslagna energiskattedirektivet ska samordnas med EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS). Båda instrumenten har samexisterat sedan 2005 och kompletterar varandra. Kommissionen menar att förslaget till energiskattedirektiv ska medföra en skatt på bränslets energiinnehåll för samtliga sektorer, både inom industri, transport och hushåll, medan EU ETS ska begränsa utsläppen av växthusgaser i de sektorer som omfattas och sätter ett pris på dessa utsläpp. Handeln med utsläppsrätter kommer att ta itu med koldioxidutsläppen, samtidigt som energiskattedirektivet kommer att säkerställa att bränslebeskattningen ger incitament till en effektiv energianvändning och konsumtion av mer hållbara energiprodukter. Därmed föreslår kommissionen inte någon koldioxidskattekomponent i energiskattedirektivet.

1.2.2 Sammanfattning av förslagets huvudsakliga delar

Förslaget innebär att skattebasen breddas genom att fler bränslen beskattas och många undantag i det nuvarande direktivet tas bort. Dessutom görs en översyn av minimiskattenivåerna som föreslås utgå från energiinnehåll i stället för volym. Enligt förslaget ska direktivet börja tillämpas den 1 januari 2023.

Minimiskattenivåerna i förslaget anges i euro per gigajoule. De föreslagna nivåerna baseras därmed på energiinnehållet men utgår även från bränslets miljöprestanda, med innebörden att exempelvis ett hållbart biobränsle har en lägre skattenivå än ett fossilt bränsle. I fråga om vissa definitioner beträffande exempelvis biobränslen, hållbara biobränslen och avancerade biobränslen föreslås hänvisningar till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (det omarbetade förnybartdirektivet).

Minimiskattenivåerna är olika beroende på användningsområde; transportändamål, uppvärmning och vissa särskilda ändamål (bl.a. förbrukning av motorbränslen inom jordbrukssektorn som föreslås få en minimiskattenivå på cirka 9 procent av minimiskattenivån för övriga sektorer). Samma bränsle kan således ha olika minimiskattenivåer beroende på användningsområde. I vissa fall föreslås en övergångsperiod där skattenivån för ett bränsle successivt höjs under en tioårsperiod. Medlemsstaterna får ha högre skatt än minimiskattenivån så länge de för varje användningsområde följer förhållandet mellan bränslenas skattenivåer som anges i direktivet. El föreslås alltid beskattas på samma nivå som de lägst beskattade bränslena.

Även i situationer där skattenedsättningar får medges enligt direktivet ska förhållandet mellan skattenivåerna följas av medlemsstaterna.

I syfte att upprätthålla minimiskattenivåernas realvärde föreslås en årlig indexjustering. Enligt förslaget ska kommissionen bemyndigas att genom delegerade akter genomföra indexeringen.

1.2.2.2 *Fler skattepliktiga bränslen*

Enligt förslaget ska en enhetlig och konsekvent beskattning av konkurrerande jämförbara bränslen säkerställas. Skattebasen vidgas genom att fler bränslen definieras som energiprodukter och blir skattepliktiga. Bl.a. beskattas ytterligare flytande biobränslen och torv, samt fasta träbränslen och träkol om de är avsedda att förbrukas som bränsle för uppvärmning i en anläggning med en sammanlagd installerad tillförd effekt som uppgår till eller överskrider 5 MW.

Enligt förslaget ska kommissionen bemyndigas att genom delegerade akter uppdatera hänvisningen till KN-nummer i förteckningen av skattepliktiga energiprodukter. Detta ska inte medföra att minimiskattenivåerna förändras eller att några bränslen läggs till eller tas bort.

1.2.2.3 *Borttagna undantag och nedsättningar*

Kommissionen anger att undantagen, nedsättningarna och de nationella särreglerna i det nuvarande direktivet stör den inre marknaden och de facto

innebär ett gynnande av fossila bränslen. Många undantag och möjligheter till skattenedsättning föreslås därför tas bort.

Utgångspunkten är att beskattningen enligt direktivet endast ska omfatta bränslen som förbrukas för uppvärmning eller motordrift samt el. Därmed ska direktivet fortsatt inte tillämpas på bränslen som används för andra ändamål än uppvärmning eller motordrift. Även s.k. dubbel användning, dvs. då bränslet i en och samma process används både som bränsle för uppvärmning och för annat ändamål än som motorbränsle eller bränsle för uppvärmning, ligger utanför tillämpningsområdet. Användning av energiprodukter i kemisk reduktion, elektrolys och i metallurgiska processer ska anses som dubbel användning. Även el som förbrukas för dessa ändamål ligger utanför direktivets tillämpningsområde.

Förbrukning av energiprodukter och el som förbrukas i mineralogiska processer föreslås, till skillnad från i dag, omfattas av direktivets tillämpningsområde.

Den möjlighet som i det nuvarande direktivet finns att differentiera skattenivåerna mellan yrkesmässig och icke-yrkesmässig användning föreslås tas bort.

1.2.2.4 Beskattning av energiprodukter och el för användning i flygplan och fartyg

Enligt förslaget ska el och bränsle för flygningar inom EU (förutom renodlad flygfrakt) och sjöfart (inklusive fiske) inom EU beskattas.

El och bränsle för nöjes- och affärsflyg ska beskattas. För övriga flygningar för passagerartrafik föreslås en övergångsperiod på tio år varefter tillämplig skatt för motorbränslen tas ut.

El och bränslen för fraktflyg föreslås undantas från beskattning. Medlemsstaterna får dock införa skatt vid förbrukning på nationella flygningar. Medlemsstater får även avtala med andra medlemsstater om att undantaget inte ska gälla flygningar mellan respektive medlemsstater.

I fråga om sjöfart anger kommissionen att beskattning av bränsle medför en risk för bunkring, där fartyg som används för resor inom EU tankas med bränsle utanför EU. Därför föreslås att separata lägre minimiskattenivåer införs för bränsle som används för färjor och fiske- och fraktfartyg inom EU. Vid förbrukning för privata fritidsbåtar föreslås att de ordinarie skattesatserna för motorbränsle tillämpas.

1.2.2.5 Vissa föreslagna möjligheter till undantag

Det föreslås att vissa möjligheter ska finnas för undantag från eller nedsättningar av skatten. När det kan motiveras av exempelvis energieffektivisering eller miljöskydd föreslås att medlemsstaterna får tillämpa undantag för skatt på el från förnybara källor, el från viss

kraftvärmeproduktion, förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung samt vissa hållbara biobränslen.

2020/21:FPM130

Riktade nedsättningar får även tillämpas om de är nödvändiga utifrån sociala överväganden. Exempelvis kan, under en övergångsperiod på tio år, lägre skatt tillämpas för el och uppvärmningsbränslen som förbrukas av bl.a. hushåll eller välgörenhetsorganisationer. Hushåll som anses vara särskilt sårbara för energibesiktning kan undantas helt under en övergångsperiod på tio år.

Skatt på el och bränslen för förbrukning i järnvägstrafik, viss lokaltrafik och vissa andra offentliga transporter får sättas ned, dock ej lägre än till minimiskattenivån.

Skatt på el och bränslen för uppvärmning får sättas ned till minimiskattenivån för vissa utpekade sektorer (jordbruk, trädgårdsodling, vattenbruk och skogsbruk).

Riktade nedsättningar, dock ej lägre än till minimiskattenivån, föreslås även under vissa förutsättningar få ges till energiintensiv verksamhet. Nedsättningen ska kopplas antingen till en definition av energiintensiv eller till att förbrukaren åtar sig att genomföra mätbara åtgärder som leder till energieffektivisering.

1.2.2.6 Vissa tekniska detaljer i förslaget

För att öka kontrollen och motverka risken för bedrägerier föreslås att fler energiprodukter (bl.a. smörjoljor) ska hanteras genom de förfaranderegler och i det kontrollsystem, Excise Movement Control System (EMCS), som regleras i rådets direktiv 2008/118/EG av den 16 december 2008 om allmänna regler för punktskatt (punktskattedirektivet).

Vidare föreslås vissa specifika regler om skattskyldighetens inträde för bl.a. vätgas, torv och fasta träbränslen. Även regler som ska undanröja risken för dubbelbesiktning vid lagring av el föreslås.

Därutöver föreslås en definition av begreppet standardtank, vilket förtydligar reglerna om besiktning vid förflyttning av bränsle över en landsgräns.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

De svenska reglerna om besiktning av el och bränslen finns i lagen (1994:1776) om skatt på energi, LSE.

1.3.1 Nuvarande besiktning av bränslen

Koldioxid- och energiskatt tas ut på bränslen som används som drivmedel, drift av stationära motorer eller som bränsle för uppvärmning. Bränslen som används för andra ändamål, t.ex. råvaruanvändning, är skattebefriade. Skattesatserna är i LSE uttryckta i termer av kronor per volym- eller

viktenhet för olika bränslen. Detta motsvarar olika nivåer av skatt per energiinnehåll eller innehåll av fossilt kol.

Koldioxidskatten är proportionell mot de koldioxidutsläpp som uppstår vid förbränning av fossila bränslen och motsvarar ca 120 öre per kilogram koldioxid 2021. Koldioxidskatten och systemet för handel med utsläppsrätter sätter båda ett pris på utsläpp av koldioxid men primärt för olika sektorer.

Energiskatten för fossila uppvärmningsbränslen är proportionell mot energiinnehållet och motsvarar 9,1 öre per kWh 2021. Energiskatten för drivmedel är inte proportionell efter energiinnehåll, utan är till exempel lägre för diesel än för bensin.

Beskattningen av biodrivmedel är uppbyggd olika beroende på om drivmedlet omfattas av den s.k. reduktionsplikten som infördes den 1 juli 2018. Reduktionsplikt innebär en skyldighet att minska utsläppen av växthusgaser från reduktionspliktiga drivmedel, dvs. bensin (dock inte alkylatbensin) och diesel (dock inte diesel som har försetts med märk- och färgämnen), om dessa drivmedel innehåller högst 98 volymprocent biodrivmedel. För bränslen som omfattas av reduktionsplikten görs inte någon skattemässig åtskillnad mellan beståndsdelar som framställts av biomassa och komponenter som har fossilt ursprung. Däremot togs vid reduktionspliktens införande viss hänsyn till bränslenas ökade inblandning av biomassa genom att skattesatserna för hela bränsleblandningen justerades. Biodrivmedel som inte omfattas av reduktionsplikten, dvs. rena och höginblandade flytande biodrivmedel samt biogas och biogasol, beskattas inte.

Generella nivåer på koldioxid- och energiskatt gäller för fossila bränslen för värmeproduktion, undantaget värmeproduktion inom tillverkningsindustrin, i kraftvärmeverk eller i anläggningar som omfattas av systemet för handel med utsläppsrätter (EU ETS). I dessa verksamheter tillämpas nedsatta skatter. Från och med den 1 januari 2022 kommer endast bränsle som förbrukas inom EU ETS omfattas av lägre skatt.

De flesta biobränslen som används för uppvärmning är inte skattepliktiga. Skattepliktiga biobränslen för uppvärmning beskattas på samma sätt som sina fossila motsvarande bränslen. Dock tillämpas en skattebefrielse för biogas och biogasol som förbrukas som bränsle för uppvärmning.

1.3.2 Nuvarande beskattning av el

Förbrukning av elektrisk kraft beskattas enligt LSE med energiskatt. Normalnivån för energiskatten på el uppgår 2021 till 35,6 öre per kWh. För den el som förbrukas av hushåll och tjänstesektor i vissa kommuner i norra Sverige är energiskattenivån nedsatt med 9,6 öre per kWh från normalnivån. För el som används i jord-, skogs- och vattenbruk, i tillverkningsprocessen i industriell verksamhet, i datorhallar eller som landström är energiskattenivån nedsatt till 0,6 öre per kWh.

Vid viss förbrukning av el medges fullt avdrag för skatten. Detta gäller exempelvis förbrukning i elektrolytiska, mineralogiska och metallurgiska processer samt förbrukning i tåg och andra spårbundna transportmedel.

1.3.3 Övergripande huvudsakliga effekter av förslaget

De generella skattesatserna i LSE ligger för skattepliktiga bränslen som används som motorbränsle respektive uppvärmningsbränsle samt el, med några få undantag, över de föreslagna miniminivåerna. Däremot följer inte de svenska skattesatserna det föreslagna förhållandet mellan minimiskattenivåerna i direktivet. I synnerhet gäller det energiskatten på el, där kommissionen föreslår att skattenivån på el alltid ska motsvara det lägst beskattade bränslet.

Den ordinarie skattesatsen på el som tillämpas för tjänstesektorn och hushåll är relativt hög. Dagens direktiv ger möjlighet att ha differentierade skatter för yrkesmässig och icke-yrkesmässig användning, vilket ligger till grund för Sveriges skattenedsättning för förbrukning i bl.a. tillverkningsprocessen i industriell verksamhet. Denna möjlighet till differentiering föreslås tas bort.

I direktivförslaget finns inte någon koldioxidskattekomponent. Någon sådan finns inte heller i det nuvarande direktivet men i dag måste inte medlemsstaterna följa förhållandet i skattenivåerna på det sätt som kommissionen nu föreslår. Strukturen för den svenska uppdelningen i en energiskatt och en koldioxidskatt, där den senare som huvudregel inte tas ut på förbrukning inom EU ETS, ligger därmed inte i linje med direktivförslaget. Den föreslagna uppdelningen av bränslen i olika kategorier innebär dock högre beskattning av fossila bränslen.

Förbrukning av el och bränslen för mineralogiska processer ligger utanför det nuvarande direktivets tillämpningsområde och beskattas i dag inte enligt LSE. Kommissionen föreslår att dessa processer ska omfattas av direktivet och därmed beskattas. Samtidigt föreslås en möjlighet att under vissa omständigheter tillämpa en nedsättning, dock ej lägre än minimiskattenivån, för energiintensiv verksamhet.

Den svenska beskattningen av biodrivmedel utgår ifrån det gällande direktivets regler om att ett biodrivmedel beskattas med det skattebelopp som gäller för likvärdigt fossilt bränsle. För biodrivmedel som inte omfattas av reduktionsplikten har Sverige återkommande ansökt om, och beviljats, godkännande från kommissionen om att tillämpa fullständig skattebefrielse. Enligt direktivförslaget ska samtliga biodrivmedel beskattas men med separata lägre skattenivåer än vad som gäller för fossila bränslen. Viss möjlighet till skattebefrielse föreslås dock.

Skattepliktiga biobränslen som används för uppvärmning, förutom biogas och biogasol, beskattas enligt LSE med samma skattebelopp som gäller för likvärdiga fossila bränslen. De allra flesta biobränslen för uppvärmning är emellertid överhuvudtaget inte skattepliktiga. Kommissionens förslag utgår

ifrån en mer heltäckande beskattning, där fler flytande biobränslen samt fasta trädbränslen, träkol och torv i vissa situationer ska beskattas. Privatpersoners användning av fasta trädbränslen för bostadsuppvärmning avses inte beskattas. Enligt förslaget ska skattenivån för biobränslen vara lägre än för fossila bränslen. Viss möjlighet till skattebefrielse föreslås dock.

Enligt dagens regler i LSE beskattas inte bränslen för förbrukning i skepp och luftfartyg såvida förbrukningen inte sker för privata ändamål. Enligt kommissionens förslag ska dessa bränslen börja beskattas i enlighet med vad som beskrivs i avsnitt 1.2.2.4 ovan. Även el och bränslen som förbrukas i tåg och andra spårbundna transportmedel är i dag undantagna från beskattning i LSE men ska enligt förslaget beskattas med åtminstone minimiskattenivån.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Förslaget påverkar inte unionens budget. Kommissionen har genomfört en omfattande konsekvensanalys av hur energibeskattningen, sammantaget som en del i den gröna given, på bästa sätt kan utformas för att bidra till att uppfylla de olika klimat- och energipolitiska målen. Kommissionen anger i sin konsekvensanalys som åtföljer förslaget (*“Commission staff working document – Impact Assessment”, SWD (2021) 641 Accompanying document to the Proposal for a Council Directive restructuring the Union framework for the taxation of energy products and electricity (recast)*) att syftet med förslaget till ett reviderat energiskattedirektiv är att bidra till EU:s klimatmål för 2030 samt klimatneutralitet till 2050 inom ramen för gröna given, att bevara och förbättra EU:s inre marknad samt att bibehålla möjligheten för medlemsstaterna att få intäkter från energibeskattningen.

I kommissionens konsekvensanalys jämförs tre olika alternativa utformningar. Analysen visar att det föreslagna systemet med minimiskattenivåer baserade på energiinnehåll som indexerats är det som är mest förenligt med Fit for 55-paketet.

Förslaget innebär höjda minimiskattenivåer för framförallt uppvärmningsbränslen. Biobränslen och biodrivmedel som tidigare inte har omfattats av direktivet föreslås få minimiskattenivåer. Dessutom utökas direktivets omfattning till att även inkludera bränslen inom EU:s flyg och sjöfart. Jämfört med nuvarande klimat- och energilagstiftning uppskattas förslaget leda till minskade växthusgasutsläpp (-1,6 %) och minskade utsläpp av NOx (-1,7 %), partiklar (-2,5 %) och svavel (-1,6 %). Förslaget uppskattas också påverka sysselsättningen (-0,2 %), leda till ökade transport- och uppvärmningskostnader för hushåll samt ökade kostnader för företag som använder fossila bränslen. Små och medelstora företag missgynnas inte av den föreslagna utformningen.

Kommissionen bedömer att medlemsstaternas intäkter från energibeskattning med nuvarande regler skulle minska med närmare 32 procent mellan 2020 och 2035 som en följd av energibesparingar och skiftet från fossila bränslen

till el och andra bränsleslag. Förslaget till reviderat energiskattedirektiv bedöms motverka den utvecklingen.

2020/21:FPM130

De mer exakta följderna av förslaget kommer till stor del bero på tidigare skattenivåer i medlemsstaterna och de val som staterna gör i enlighet med subsidiaritetsprincipen. Medlemsstater med en större fossil andel i bränslemixen påverkas i högre utsträckning. Även medlemsstater som idag tillåter ett stort antal undantag påverkas av den föreslagna utformningen. Kommissionens analys visar att de föreslagna miniminivåerna bidrar till att utjämna skillnaderna mellan medlemsstaters energiskattenivåer.

Effekterna på den svenska statsbudgeten beror på i vilken mån och när (inom tillämpliga övergångsbestämmelser) direktivförslaget föranleder ändrade nationella skatteregler.

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen instämmer i kommissionens analys att omställningen till klimatneutralitet kan stimulera en hållbar ekonomisk tillväxt, bidra till en hälsosammare livsmiljö, generera långsiktiga och varaktiga arbetstillfällen, förbättra EU:s energisäkerhet och stimulera innovation. Regeringen anser att omställningen till ett klimatneutralt och hållbart Europa måste påskyndas, omfatta alla sektorer samt genomföras på ett samhällsekonomiskt effektivt och inkluderande sätt inom ramen för långsiktigt hållbara offentliga finanser. Regeringen anser att förslagen inom gröna given sammantaget ska innebära en tydlig prissättning av koldioxidutsläpp för att på ett kostnadseffektivt sätt bidra till EU:s klimatmål.

EU har i dag ett föråldrat energiskattedirektiv, som inte är samordnat med andra EU-åtgärder på klimat- och energiområdet. Direktivet behöver således moderniseras. Regeringen välkomnar därför att kommissionen nu föreslår ett reviderat energiskattedirektiv i syfte att skapa förutsättningar att uppnå EU:s klimatmål för 2030 samt klimatneutralitet till 2050.

Regeringen anser att energiskattedirektivet, tillsammans med andra relevanta delar av EU:s regelverk, ska möjliggöra kostnadseffektiv styrning mot minskade utsläpp av växthusgaser. Det behöver därför säkerställas att styrningen är både verkningfull och effektiv tillsammans med andra föreslagna förändringar av rättsakter inom gröna given, så som exempelvis EU ETS. Regeringen anser att det är viktigt att energiskattedirektivet ger möjlighet att främja förnybara bränslen och inte förhindrar en medlemsstat att ha högre skatt på fossila bränslen. Regeringen välkomnar ansatsen med minimiskattenivåer som tar hänsyn till energiinnehåll och miljöprestanda. Det är angeläget att energiskattedirektivet bidrar till energiomställningen och att fossila bränslen ersätts med förnybara alternativ. Direktivets konsekvenser för svenska energi- och miljöskatter bör analyseras, bland

annat för att säkerställa att det inte uppstår oönskade effekter för det svenska energisystemet.

2020/21:FPM130

Det är generellt bra att möjligheten till undantag och nedsättningar ses över då mer harmoniserade skattenivåer mellan olika sektorer bidrar till kostnadseffektivitet och utjämnade konkurrensvillkor mellan medlemsstater. En medlemsstat bör även fortsättningsvis i vissa situationer ges möjlighet att beskatta samma bränsle eller el olika beroende på var och hur bränslet eller elen används. Risken för koldioxidläckage till följd av EU:s ökade klimatambitioner ska beaktas. De olika förslagen inom gröna given ska ses som en helhet då det är den sammantagna effekten av förslagen som är viktig. Regeringen anser också att energiskatterna även fortsättningsvis har en viktig fiskal roll att fylla.

För det fall att kommissionen skulle komma att lägga fram förslag om en övergång till beslutsfattande med kvalificerad majoritet på skatteområdet så stödjer regeringen inte detta, vare sig generellt eller i enstaka fall. Det är viktigt att respektera medlemsstaternas befogenheter på skatteområdet, liksom de nationella parlamentens roll vid beslut om skattefrågor. Enhälligheten säkrar regeringens och riksdagens inflytande och befogenhet över skattefrågorna.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas ståndpunkter är inte kända

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkter är inte kända.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Den 19 juli 2021 remitterades förslaget av Finansdepartementet. Remissvaren ska vara inkomna senast den 10 september 2021.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Förslaget är baserat på artikel 113 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Enligt denna bestämmelse ska rådet genom enhälligt beslut på förslag av kommissionen och efter att ha hört Europaparlamentet och Ekonomiska och sociala kommittén anta bestämmelser om harmonisering av bl.a. punktskatter och andra indirekta skatter eller avgifter, för att säkerställa att den inre marknaden fungerar och för att undvika snedvridning av konkurrensen.

Därutöver anger kommissionen att lämpliga skattebestämmelser som bland annat syftar till att bevara och skydda miljön kan antas enligt artikel 192.2 första stycket punkt a i EUF-fördraget. Enligt den bestämmelsen ska rådet besluta med enhällighet efter att ha hört Europaparlamentet, Ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Kommissionen anser att förslaget är förenligt med subsidiaritetsprincipen. Som skäl anges bl.a. att för att uppnå EU: s klimat- och miljömål krävs flera olika politiska instrument inklusive ett effektivt EU-ramverk för beskattning. Detta ramverk kan, samtidigt som det stödjer andra EU-politiska åtgärder, undvika nationella val som leder till snedvridning av den inre marknaden eller dubbelbeskattning. Vidare anges att revideringen av energiskattedirektivet och tidpunkten för detta måste ses i det bredare sammanhanget inom ramen för den europeiska gröna given. Avsikten att närma energiskattedirektivet till dess mål kan endast genomföras med hjälp av en rättsakt som antas av unionen.

Enligt kommissionen är förslaget också i linje med proportionalitetsprincipen. Kommissionen anför att syftena med förslaget bäst uppnås genom att omarbeta det nuvarande direktivet. Förslaget handlar främst om några väsentliga komponenter i direktivet, nämligen beskattningens struktur och förhållandet mellan den skattemässiga behandlingen av de olika energikällorna. Förslaget är i alla avseenden begränsat till vad som är nödvändigt för att uppnå de eftersträlvade syftena.

Regeringen instämmer i bedömningen att förslaget är förenligt med såväl subsidiaritets- som proportionalitetsprincipen.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Den 19 juli 2021 remitterades förslaget av Finansdepartementet. Remissvaren ska vara inkomna senast den 10 september 2021.

Förslaget kommer att behandlas i rådsarbetsgruppen för skattefrågor.