



2011-08-19

REMISSYTTRANDE

Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Remissyttrande över EU-kommissionens förslag till ändring av energiskattedirektivet (ändring av direktiv 2003/96/EG om omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet mm).

Svenska Bioenergiföreningen har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerade förslag och vill framföra följande:

Svebios uppfattning i sammanfattning

- . Det är mycket angeläget att energiskattedirektivet förändras enligt de huvudprinciper som läggs fast i förslaget, och Svebio stödjer därför i huvudsak de föreslagna förändringarna.
- . Förslaget innebär att EU-länderna inför koldioxidskatt på en miniminivå som ligger nära nivån för den koldioxidskatt Sverige införde 1990. Det är ett stort framsteg för klimatpolitiken i Europa om en sådan gemensam koldioxidskatt kan införas, och den svenska regeringen måste driva frågan hårt i EU-samarbetet.
- . Förslaget till direktiv kan få negativa effekter för biodrivmedel i transportsektorn. Dagens produktion av biodrivmedel kan inte bära den miniminivå för energiskatt som förelås. Problemet kan lösas på flera alternativa sätt:
 - Koldioxidskatten inom transportsektorn kan läggas på en högre nivå än inom andra sektorer, eftersom kostnaden för omställningen är högre inom denna sektor än i andra sektorer.
 - För att skapa en teknikneutral styrning mot förnybar energi i transportsektorn bör el och biodrivmedel inom transportsektorn ha samma energiskattenivå.
- . För att kunna införa tydliga regelverk och styrmedel för biodrivmedel bör man införa separata kategorier i direktivet för biodrivmedel – etanol (bioalkoholer), biodiesel, biogas.
- . Den svenska regeringen bör snarast klargöra att Sverige avser att utnyttja möjligheten att undanta biodrivmedel från beskattning fram till 2023, som är den borte gräns som anges i direktivet. Ett sådant klarläggande är nödvändigt för att möjliggöra investeringar i utbyggd biodrivmedelsproduktion i Sverige.



Fördelarna med koldioxidskatt

Enligt Svebios uppfattning skall energi- och klimatpolitiken bedrivas i första hand med starka och långsiktiga generella styrmedel. Koldioxidskatten är ett utmärkt exempel på ett sådant styrmedel. Den svenska koldioxidskatten, som infördes 1 januari 1991, har haft mycket stor betydelse för den snabba utbyggnaden av bioenergin i Sverige, från 67 TWh 1990 till över 140 TWh idag, och för reduktionen av växthusgasutsläppen efter 1990. Svebio har noterat att den svenska regeringen aktivt verkar för att koldioxidskatt införs i alla EU:s medlemsländer, och vi stödjer det arbetet, bland annat via vår europeiska organisation AEBIOM (European Biomass Association). Vi uppfattar förslaget till ändringar av energiskattedirektivet som en framgång i det arbetet.

De argument för en gemensam miniminivå inom EU för koldioxidskatt som framförs i kommissionens förslag är riktiga, och vi vill särskilt understryka betydelsen av att växthusgasutsläpp utanför den handlande sektorn (utsläpps rättshandeln) prissätts. Möjligheterna att minska utsläppen är särskilt stora inom uppvärmningssektorn. Det kan ske inte minst genom konvertering av uppvärmningssystem från fossila bränslen till biobränslen, både i enskilda pannor och i fjärrvärmesystem, men också genom energieffektivisering. En rejält tilltagen koldioxidskatt är det bästa styrmedlet för att påskynda denna utveckling.

Förutom det klimatpolitiska skälet bör man framhålla att koldioxidskatten har positiva effekter även för EU:s övriga två huvudpelare i energipolitiken: försörjningstrygghet och konkurrenskraft.

- EU-länderna är starkt beroende av importerad fossil energi och koldioxidskatten hjälper till att mobilisera inhemska resurser, främst bioenergi, som ofta utgörs av restprodukter och avfall som annars inte kommer till nytta, eller som innebär att nedlagd åkermark kommer till användning.
- Högre skatt på energi och växthusgasutsläpp driver på teknikutvecklingen och gör EU-länderna mer konkurrenskraftiga på framtidens marknader, där energieffektiva lösningar och förnybar teknik kommer att dominera.

Ur strikt klimatpolitisk synvinkel borde miniminivån för koldioxidskatten läggas högre än 20 € per ton CO₂. Omställningen bort från fossila bränslen måste genomföras snabbt för att klara 2-gradersmålet. Vi är samtidigt medvetna om att det finns politiskt motstånd mot koldioxidskatt. Det viktigaste just nu är att få en sådan skatt på plats. I ett senare skede kan skattenivån höjas. Direktivets konstruktion med en miniminivå hindrar inte heller enskilda länder att lägga sig på en mycket högre nivå.

Det är mycket viktigt att direktivets nivå inte uppfattas som en norm, och att den svenska koldioxidskatten inte sänks, utan ligger kvar på nivån över 1 kr per kg CO₂.

Begränsa undantagen

Det är angeläget att man i det fortsatta förhandlingsarbetet kring direktivet begränsar undantagen så långt det är möjligt. Det gäller både enskilda länder och enskilda branscher.



När det gäller de areella näringarna har Sverige fattat beslut om en kraftig höjning av koldioxidbeskattningen. Om man tillåter omfattande undantag för jord- och skogsbruket i övriga EU uppstår en olycklig obalans. Sverige bör därför verka för att undantagen för de areella näringarna på EU-nivå blir så begränsade som möjligt.

Även undantag som motiveras med att energi- och koldioxidskatter är en belastning för fattiga medlemsländer och låginkomsttagare bör avvisas. Alla medlemsländer har nytta av en framsynt energi- och klimatpolitik. Energislöseri innebär en kostnad i alla länder. Skatten ger medlemsstaterna inkomster som kan användas för att kompensera särskilt utsatta grupper eller generellt sänka skatten på arbete. Kommissionen för här en riktig argumentation om möjligheten att skatteväxla.

Riktiga huvudprinciper

De huvudprinciper som nu genomförs är riktiga. Koldioxidbeskattningen ska utgå från bränslenas utsläpp av fossil koldioxid vid förbränningen. Energiskatten ska utgå från bränslenas energiinnehåll. Den tidigare beskattningen per volymenhet var felaktig. Förslagen innebär i första hand en skärpt beskattning av kol och naturgas, liksom en ökad beskattning av diesel i förhållande till bensin. Det är en naturlig konsekvens av att principerna tillämpas fullt ut. Svebio stödjer denna förändring av direktivet. I konsekvens med direktivförslaget bör den svenska beskattningen av naturgas som fordonsbränsle ses över, så att den även beläggs med energiskatt och en riktig nivå på koldioxidskatten.

Kategorisering/terminologi

Direktivets kategorisering, som framgår bland annat av tabellerna A och B i bilaga 1, visar på en föråldrad syn på drivmedelsmarknaden. Fotogen finns med som separat kategori, men inte etanol (bioalkoholer), biodiesel och biogas. Direktivet bör i det här avseendet moderniseras för att fungera i en framtida utvecklad marknad med växande andel förnybara drivmedel. En ny kategorisering skulle också underlätta att skapa separata skattenivåer och regelverk för biodrivmedlen, i stället för att jämföra dessa med, och beskatta dem "som det bränsle de ersätter". Fossila drivmedel är fortfarande normen; biodrivmedel är endast "alternativ". Det synsättet måste i grunden förändras.

Beskattningen av biodrivmedel

Transport är idag den sektor där växthusgasutsläppen ökar mest. Transportsektorn är vital för EU:s marknadsutveckling och kommer även vara den mest kostsamma sektorn att ställa om till ett minskat fossilberoende. För att klara denna omställning behövs både effektiviseringar, elektrifiering av transporter och vidareutveckling av biodrivmedel. Detta kräver en kombination av investeringsstöd, höjda krav på fordon och tydliga styrmedel som gynnar förnybara lösningar. Förslaget till utformning av energiskattedirektivet är ett positivt steg till ökade incitament för förnybar energi i transportsektorn. Införandet av en separerad



energi- och koldioxidskatt ger en kraftigt förbättrad styrning mot förnybara energilösningar. Frågan är dock om de föreslagna förändringarna är tillräckliga för att nå EU:s uppsatta långsiktiga mål inom transportsektorn, så som de exempelvis kommer till uttryck i kommissionens färdplan för en låg-kol ekonomi 2050 (KOM 2011:112).

För att kompensera de stora kostnaderna för omställningen till förnybara drivmedel i transportsektorn föreslår Svebio att miniminivån för koldioxidbeskattningen i transportsektorn blir minst 40 €/ton CO₂.

Idag saknar Sverige långsiktiga styrmedel för beskattning av biodrivmedel inom transportsektorn. Det finns en konsensus bland marknadens aktörer att nuvarande styrmedel med skattebefrielse för förnybara hållbara drivmedel bör förlängas. Den föreslagna förändringen av energiskattedirektivet möjliggör en sådan förlängning till 2023, vilket är en mycket positiv effekt av den föreslagna revideringen. Dock finns en oro över den höga miniminivån för energiskatt på biodrivmedel. Skulle en energiskatt införas redan 2013 skulle den öka priset på E85 med cirka 1:85 kr/liter, och på biodiesel (B 100) med 1:76 kr/liter, vilket skulle slå sönder marknaden för förnybara drivmedel. Svebio vill därför understryka vikten av att nuvarande skattebefrielse förlängs till minst 2023 för att säkra en konkurrenskraftig uppbyggnad av förnybar energi inom transportsektorn. Även slutåret 2023 ger otillräcklig grund för långsiktiga investeringar. Ett beslut som tas idag och leder till produktionsstart 2013 ger bara tio års stabila villkor.

En alternativ lösning skulle vara att förändra miniminivån för energiskatten för hållbara biodrivmedel. Förnybara drivmedel har samma positiva effekt på utsläppen från transportsektorn som förnybar el. Både förnybar el och förnybara drivmedel behövs för att ersätta fossila drivmedel på en betydande nivå.

Svebio föreslår därför att en lägre miniminivå för energiskatten på samma nivå som på el, dvs 0,15 Euro/GJ, fastställs för biodrivmedel.

Detta ger en stärkt styrning mot förnybar energi och utsläppsminskningar inom transportsektorn. En gemensam beskattning av förnybar energi i transportsektorn skulle också vara ett mer teknikneutralt styrmedel.

Sammantaget skulle en höjd miniminivå på koldioxidskatten och en sänkt och utjämnad miniminivå på energiskatten för förnybara drivmedel skapa en bättre balans mellan de båda skatterna och ge en effektivare klimatstyrning.

Svenska Bioenergiföreningen

Gustav Melin
VD