

# List of Signatures

Page 1/1



## Remissvar Fi2021\_02661, RE2021020 Förslag till ETD.pdf

Name	Method	Signed at
JOHAN ANDERSSON	BANKID	2021-09-16 16:49 GMT+02
GÖRAN LINDELL	BANKID	2021-09-16 16:45 GMT+02



This file is sealed with a digital signature. The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

External reference: 229FED6B126C4E4F9F0EF6A2AFC0D06D

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen, Enheten för  
Mervärdesskatt och punktskatter  
Henrik Kjellberg  
103 33 Stockholm

Er ref Fi2021/02661

Vår ref RE2021020

Stockholm den 16 september 2021

## Förslag till Energiskattedirektiv

Drivkraft Sverige har fått ovanstående förslag på remiss och har följande att anföra.

### Sammanfattning

Drivkraft Sverige välkomnar kommissionens översyn av energiskattedirektivet, enär nuvarande direktiv från 2003 inte möter dagens behov för beskattning av förnybara drivmedel.

Drivkraft Sverige är för en beskattning efter energiinnehåll och att hänsyn tas till produkternas klimatnytta, men anser inte att den definierade klimatnyttan av förnybara drivmedel är tillräcklig när minimiskatten för grödebaserade biodrivmedel höjs till motsvarande bensin och diesel över en tioårs-period. Konsekvens blir därmed



i praktiken ett förbud mot grödebaserade biodrivmedel som idag kan uppnå mycket höga växthusgasreduktioner på upp till 80-90%. Detta blir också ett hinder för att nå målen i transportsektorn genom att sätta ytterligare begränsningar på biodrivmedel som kan uppnå mycket höga växthusreduktioner och som därtill helt dominerar marknaden som ett av få hållbara alternativ till fossila drivmedel. Drivkraft Sverige ser gärna höga ambitioner kring hållbarhetskriterier men önskar att de skall vara baserade på vetenskap snarare än att man slår ihop allt inom en viss terminologi och till exempel utan grund diskriminerar råvaror.

Drivkraft Sverige delar Svenskt Näringslivs uppfattning att en noggrann konsekvensutredning måste göras av vilka effekter förslaget får på svensk industris konkurrenskraft.

Drivkraft Sverige tycker det är bra att minimiskatterna indexerats vilket redan är infört i svensk lagstiftning

Det är inte helt enkelt att bedöma vilka effekter förslaget får i relation till övriga förslag till direktivändringar som pågår inom ramen för "Fit for 55" och inte heller vilka administrativa effekter förslaget får vid ett införande i nationell lagstiftning.

Drivkraft Sveriges uppfattning är att det är viktigt att förändringarna inom ramen för Fit for 55 förhandlas som en helhet och inte i delmängder utan med väl genomarbetade samlade konsekvensanalyser.

Drivkraft Sverige delar regeringens syn att medlemsstaternas befogenheter på skatteområdet ska respekteras och att enhällighet ska krävas för förändringar av energiskattedirektivet. Vetorätten ger Sverige möjlighet att förhandla om innehållet i direktivet.

## Kort remisstid

Denna remiss ingår i EU Kommissionens "Fit for 55" där en stor mängd direktiv och förordningar ändras eller nya föreslås. Det är ett omfattande material som skall granskas och kommenteras i remissrundan. I stort sett alla dessa skickades ut under Sveriges semesterperiod och där remissvaret skall vara inne i slutet av augusti eller början av september. Drivkraft Sverige är tacksamt för att ha fått förlängd svarstid till den 17 september men får ändå konstatera att det kan uppstå behov av att komplettera synpunkterna i ett senare skede då noggrannare analyser hunnit genomföras.



## Delegerade akter

Drivkraft Sverige uppmanar till försiktighet när det gäller delegerade akter då det finns en del mindre goda erfarenheter vad gäller Kommissionens sätt att hantera innehållet i delegerade akter. Ett tydligt exempel på det är delegerade akter om Taxonomin inom EU. Det finns också exempel på när Kommissionen via en delegerad akt påtagligt förändrar lagstiftning, som behandlats inom EU på ett demokratiskt, rättssäkert och transparent sätt, och på så vis överskrider det mandat man tilldelats.

Delegerade akter används många gånger inom områden där man inte lyckats nå konsensus och sen får Kommissionen genom delegerade akter rätt att föreslå regelverk i dessa. Processen kring delegerade akter är inte alltid transparent och det finns begränsade möjligheter för exempelvis berört näringsliv att påverka innehållet.

## Tidsaxlar

Drivkraft Sverige ställer sig frågande till att direktivet tidsmässigt ska kunna implementeras i svensk lagstiftning med tillhörande anpassningar av rutiner och system till den första januari 2023.

## KN-nummer

Förslaget innebär att de i direktivet uppräknade KN-numren (artikel 2) ska beskattas individuellt. Samtidigt säger artikel 2.3 att additiv som blandas i motorbränslen ska beskattas som det motorbränsle det blandas i. Vad gäller om ett additiv har ett KN-nummer som medför att det klassas som energiprodukt under artikel 2.1? Frågan är generell, då till exempel bensin kan innehålla flera komponenter som kan ha KN-nummer som faller inom förslaget. Drivkraft Sverige anser att detta måste vara tydligt för att undvika ständigt återkommande kontrollfrågor.

## Beskattning efter energiinnehåll

Av artikel 1.2 framgår:

*2. For the purposes of this Directive, taxation shall be calculated in EUR/Gigajoules on the basis of net calorific value of the energy products and electricity as set out in Annex IV to Directive 2012/27/EU, converted in Gigajoules. In the case of products derived from biomass the reference values shall be those set out in Annex III to Directive (EU) 2018/2001, converted in Gigajoules. Where Directive 2012/27/EU or Directive (EU) 2018/2001, as the case may be, do not contain a net calorific value for*



*the product concerned, Member States shall refer to relevant available information on its net calorific value.*

och i artikel 4 står det:

*2. For the purpose of this Directive 'level of taxation' is the total charge levied in respect of all indirect taxes (except VAT) calculated directly or indirectly on the quantity of energy products and electricity at the time of release for consumption*

Sverige använder skattesatser i SEK/liter och det innebär rimligen att samtliga skattskyldigas affärssystem är utvecklade för att fånga rätt volym. Drivkraft Sverige menar därför att minimiskattesatserna måste kunna översättas till SEK/liter.

I 2012/27/EU är i enheten kJ/kg och i 2018/2001 finns både MJ/kg och MJ/liter.

Vid utlastning på depå finns inte möjlighet att mäta produktens vikt och inte heller utrustning för att mäta produktens densitet. En implementering av direktivet i svensk lagstiftning får inte resultera i att Skatteverket tvingas ställa krav på sådan mätning vid den enskilda utlastningen. Direktivet måste tillåta att den enskilda medlemsstaten för rätt att översätta minimiskattesatserna till belopp per liter för berörda produkter.

Drivkraft Sverige välkomnar direktivets förslag att beskatta efter energiinnehåll men implementeringen får inte skapa orimlig administration.

### **Beskattning efter klimatnytta**

Minimiskatten för grödebaserade biodrivmedel höjs succesivt under tio år och sammanfaller därefter med minimiskatten för bensen och diesel. Förslaget innebär därmed ett förbud mot grödebaserade biodrivmedel. Drivkraft Sveriges uppfattning är att uppdelningen i klimatnytta är råvarubaserad men påstås ha med klimatnytta att göra. Förslaget är inte baserat på klimatnytta när hållbara förnybara grödebaserade drivmedel med hög växthusgasreduktion missgynnas. Förslaget ska följa principerna i förnybartdirektivet (2018/2001/EU) som inte diskriminerar grödebaserade biodrivmedel på annat sätt än att medlemsstaterna endast får tillgodoräkna sig en begränsad mängd grödebaserat ("tak på 7%") när de rapporterar till Kommissionen med avseende på sina respektive mål för förnybar energi. I förnybart direktivet finns regler för hur man räknar klimatnytta som skulle kunna vara grund för gruppering i skattenivåer efter klimatnytta. Det är tveksamt att skatten skulle vara helt rörlig efter klimatnytta men en bättre uppdelning än den som föreslås bör skapas.

Med nuvarande förslag återstår efter tio år endast beskattning efter energiinnehåll. Kan Sverige behålla det nationella systemet med två skattesatser (energiskatt och



koldioxidskatt) om förslaget genomförs i sin nuvarande utformning och endast beskattning efter energiinnehåll återstår för vissa biodrivmedel efter tio år?

## EMCS

Hur påverkas EMCS-systemet av förslaget? Idag är det den färdiga produkten som transporteras under sitt KN-nummer. Ska EMCS hantera varje komponent som är en energiprodukt utifrån dess unika KN-nummer enligt artikel 2.1? Om den färdiga produkten flyttas med sitt KN-nummer mellan två medlemsstater som idag, hur säkerställs i så fall den detaljerade informationen som krävs för att rätt beskattning ska ske i mottagarlandet av de komponenter som är klassade som energiprodukter enligt förslaget?

## Nationella undantag strukna

Nationella undantag (AnnexII) i dagens direktiv är strukna, hur påverkar det Sveriges undantag för miljöklasser som MK1-diesel och alkylatbensin (Annex II punkt 14)? Kan Sverige ha kvar skatteskillnader?

## Etanol

Enligt artikel 1 i förslaget ska produkter som faller in under KN-nummer 2207 betraktas som en energiprodukt om avsikten är att den ska användas för uppvärmning eller motorbränsle, och är befriad från alkoholskatt i enlighet med alkoholskattedirektivet (98/83/EC) art 27 (1) a eller b.

Det kan ses som en förenkling jämfört dagens administration att etanolen ska klassas som energiprodukt men Drivkraft Sverige efterlyser en konsekvensanalys av vilka effekter det får. Folkhälsomyndighetens föreskrift (FoHMFS 2014:4) säger i §22:

*Teknisk sprit avsedd att användas endast till inblandning i drivmedel som innehåller bensin ska vid förvaring inför tillverkning av färdig produkt, om den inte denaturerats enligt 20 eller 21 §§, denatureras med minst 3 viktprocent bensin.*

Räcker en denaturering med 3 viktprocent bensin för att etanolen ska klassas som en energiprodukt enligt förslaget? Om det inte gör det är det då en fråga som måste hanteras redan när direktivet utformas?



## Avsiktsrekvisit

Det råder oenighet inom EU vid vilken tidpunkt avsiktsrekvisitet träder in, "if these are intended for use as heating fuel or motor fuel", vilket skulle behöva förtydligas för att inte skapa otydliga och olikartade regelverk mellan länderna. I vissa länder anses produkten inte bli skattepliktig förrän den säljs som bränsle för uppvärmning eller motorbränsle medan i andra länder produkten blir skattepliktig redan som råvara eftersom det är känt att den ska användas som motorbränsle i slutänden. Detta ger olika spelregler både vad gäller lagring (skatteupplag eller ej) samt förflyttning (EMCS eller ej). Denna problematik togs upp redan i regeringens proposition 2006/07:13, s 72.

*"Det säger sig självt att det inte alltid är givet exakt när en angiven "avsikt" inträder. Bestämmelsen finns dock i ett rådsdirektiv, som medlemsstaterna är skyldiga att införliva i sin nationella lagstiftning. En nationell anpassning innebär med nödvändighet en viss mån av tolkning, särskilt när bestämmelsen i direktivet som i detta fall ger sådant utrymme. Det är visserligen, som Skatteverket påpekat, av vikt att söka uppnå en EU gemensam tolkning av bestämmelsen. Under de senaste åren har omfattande diskussioner förts i kommissionens Punktskattekommitté, i syfte att söka komma fram till vissa gemensamma riktlinjer för tolkningen av avsiktsrekvisitet. Hittills har dock dessa diskussioner inte lett till något resultat. Regeringen föreslår nu, inom ramen för den slutliga anpassningen av LSE till energiskattedirektivet, de lagändringar som bedöms krävas för att uppfylla direktivets regler. I den mån eventuella framtida riktlinjer som kan komma att antas av Punktskattekommittén bör föranleda justeringar av dessa förslag, får regeringen återkomma till detta i särskild ordning."*

Det är Drivkraft Sveriges uppfattning att med en större produktflora innehållande biomassa av olika slag kommer tolkningssvårigheterna av avsiktsrekvisitet troligen öka varför det behövs en gemensam och tydlig syn mellan medlemsländerna för när avsiktsrekvisitet anses tillämpligt.

## Artikel 23

Drivkraft Sverige noterar att artikel 23 är oförändrad och ger medlemsstaten rätt att retroaktivt justera skatter som har frisläppts för konsumtion. Att retroaktivt höja skatt till konsument för en produkt som är levererad är knappast möjligt och medför en ekonomisk risk för den skattskyldige som i värsta fall inte är hanterbar. Drivkraft Sverige anser att artikeln behöver förtydligas med under vilka omständigheter staten ska ha rätt att justera skatt på produkt som är frisläppt för konsumtion och därmed redan beskattad.



## Regeringens fakta PM sid 11

*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.*

Drivkraft Sverige delar regeringens syn om att medlemsstaternas befogenheter på skatteområdet ska respekteras och att enhällighet ska krävas för förändringar av energiskattedirektivet.

Drivkraft Sveriges uppfattning är att en översyn av energiskattedirektivet behövs och att beskattning efter energiinnehåll är helt nödvändig. Drivkraft Sverige anser inte att den uppdelning efter klimatnytta som föreslås är tillräcklig då den inte tar hänsyn till växthusgasreduktion för de förnybara drivmedlen som idag är tillgängliga.

Det är viktigt att Sverige i de fortsatta förhandlingarna om direktivet säkerställer att förslaget inte leder till administrativa inläsningseffekter den dag det blir dags för anpassning av nationell lagstiftning.

Johan G Andersson  
VD

Göran Lindell  
Utskottschef utskottet Konkurrenskraft

