



YTTRANDE
10 augusti 2011
Dnr. 6-13-11

Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Europeiska kommissionens förslag till ändring av direktiv 2003/96/EG om omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, m.m. (Fi2011/2406)

SAMMANFATTNING

Konjunkturinstitutet (KI) ser positivt på huvuddelen av de förändringar av energiskattedirektivet som kommissionen föreslår. Givet de mål som antagits inom ramen för klimat och energipaketet från 2009 är det en särskilt viktig åtgärd att ändra skattestrukturen, så att målen nås kostnadseffektivt. De föreslagna förändringarna av miniminivåerna för beskattning av koldioxidutsläpp och allmän energianvändning bidrar till kostnadseffektivitet. KI ser också positivt på att skattestrukturen renodlas genom att antalet undantag minimeras och att skattestrukturen blir teknikneutral.

KI avstyrker förslaget om att de nationella energiskatterna, utöver miniminivåerna, ska sättas i en bestämd proportion mellan olika energislag. Förslaget hämmar fiskal kostnadseffektivitet eftersom det inte beaktar skatternas förmåga att generera pengar till statskassan.

Kravet om proportionalitet innebär för Sverige, bland annat, att dieselskatten måste höjas kraftigt, eller att energiskatten på bensin måste sänkas. KI tillstyrker att den skattesubvention som diesel idag åtnjuter successivt fasas ut. Anpassningen bör ske under en övergångsperiod på 5-10 år. KI anser att den miniminivå för 2013 som föreskrivs i Tabell A (cirka 2,7 kr/L) utgör en allt för stor förändring av dagens dieselskatt (1,53 kr/L).

KI TILLSTRYKER

- KI tillstyrker att det görs en uttrycklig åtskillnad mellan beskattning av koldioxidutsläpp och allmän energiförbrukning. På detta sätt skapas tydliga prissignaler för företag och hushåll. Sverige har i detta avseende varit ett föregångsland.
- KI tillstyrker kommissionens inställning att undvika dubbelstyrning. Minimnivån för koldioxidskatten bör således endast gälla för verksamheter som inte är en del av EU ETS.
- KI tillstyrker att minimiskattenivåerna inflationsjusteras enligt KPI.
- KI tillstyrker att minimnivån för koldioxidskatten med jämna mellanrum utvärderas. Vid sådana utvärderingar är bland andra priset på utsläppsätter inom EU ETS samt kunskapsläget om klimatförändringarna relevanta faktorer att beakta.
- KI tillstyrker förslag som medför att skattestrukturen renodlas så att antalet undantagsregler minimeras och som främjar teknikneutralitet.
- KI tillstyrker att undantag från koldioxidskatten kan göras för verksamheter som är utsatta för en betydande risk för koldioxidläckage. Undantagen bör utformas så att incitament fortfarande finns att energieffektivisera och genomföra åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser.
- KI tillstyrker att vissa ändringar sker under övergångsperioder på 5-10 år, i synnerhet den mycket drastiska höjning av dieselskatten som föreslås.

KI AVSTRYKER FÖRSLAGET OM ATT DE NATIONELLA ENERGISKATTERNA SKA SÄTTAS I EN BESTÄMD PROPORTION MELLAN OLIKA BRÄNSLEN OCH ENERGISLAG.

- Förutom att korrigera externa effekter eller styra mot politiska mål används energiskatter i fiskalt syfte. Förslaget om proportionalitet mellan energiskatter på nationell nivå motverkar fiskal kostnadseffektivitet eftersom det inte beaktar de nationella skattebasernas priskänslighet. Med en känslig skattebas menas att den eroderar då skatten höjs, vilket är bra för 2020-målen men inte i ett fiskalt perspektiv. Om olja utgör en känsligare skattebas än el bör elskatten vara högre än energiskatten på olja. Detta ger en fullt logisk skatteasymmetri som det skulle vara välfärdsförsämrande att ta bort (givet att egenpriselasticiteten på el är mindre än för olja). Egenpriselasticiteterna för enskilda bränslen skiljer sig åt mellan länder och därför går det inte att på EU-nivå bestämma en för alla optimal relation mellan olika skatter. Det borde stå medlemsländerna fritt att med full flexibilitet sätta högre skatter än

miniminivåerna då högre skatter inte ger några fördelar på den gemensamma marknaden.

- KI tillstyrker att den skattesubvention som diesel idag åtnjuter successivt fasas ut, vilket är i linje med regeringens inställning. KI avstyrker dock att dieselskatten redan 2013 höjs till € 8,2 per GJ. För Sveriges del innebär detta en mycket drastisk höjning som inte står i proportion till den förändring som planeras för åren 2013-2018.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Mats Dillén. Föredragande har varit Thomas Broberg.

Mats Dillén

Thomas Broberg