

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2022-02-22
Besvaras senast
2022-03-02 kl. 12.00

Till finansminister Mikael Damberg (S)

2021/22:1138 Omformulering i EU:s reviderade energiskattedirektiv med hänsyn till omställningen i kollektivtrafiken

Den 14 juli 2021 presenterade kommissionen, som en del av det så kallade 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. Förhandlingar rörande det reviderade energiskattedirektivet förs under 2022 i rådet. EU-kommissionens förhoppning är att ett nytt direktiv ska kunna träda i kraft den 1 januari 2023.

I pågående förhandlingar rörande reviderat energiskattedirektiv är det för hela den svenska kollektivtrafiken viktigt att ett antal förändringar genomförs i nu liggande förslag från EU-kommissionen, för att gynna den starka och positiva omställningen till en fossilfri fordonsflotta inom kollektivtrafiken. Redan i dag kör svenska bussar till över 85 procent på förnybara drivmedel, där flytande biodrivmedel såsom HVO är en stark faktor. Men även elektrifieringen av busstrafiken genomförs nu i allt snabbare takt när allt fler av landets regionala kollektivtrafikmyndigheter i sina upphandlingar av busstrafik ställer krav som gynnar elbussar.

I EU-kommissionens förslag till nytt energiskattedirektiv är det positivt att förslaget innehåller en för alla medlemsländer gemensam miniminivå på energiskatter. Det gynnar en god konkurrens inom unionen på företagsnivå i stället för nationsnivå. Vidare är det positivt att skatt ska baseras på energiinnehållet och miljöprestandan.

Däremot är det negativt att förslaget förordar varierande skattenivåer för biodrivmedel, beroende på vilka råvaror som ingår i biodrivmedel. Riktigt allvarlig är den föreslagna nivån på grödebaserade biodrivmedel och för de biodrivmedel som kallas hållbara. De biodrivmedel som produceras av godkända råvaror enligt förnybartdirektivet (Red II) ska ha samma skattenivå.

Transportsektorn, där kollektivtrafiken ingår, måste ha tydliga, långsiktiga och ekonomiskt hållbara spelregler. Det är av största vikt att all lagstiftning drar i samma riktning och i samma takt för att det ska vara ekonomiskt hållbart för dem som har att följa lagstiftningen. I detta fall finns Red II som klargör hållbarhetskriterierna. Alla ändringar av kriterierna måste ske i detta direktiv, inte i andra regelverk.

Noteras kan att nuvarande ESD från 2003 (rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet) tillåter helt skattebefriad energi för kollektivtrafik, men det förefaller i dag som en svår skrivning att föra över i skrivningar i det reviderade direktivet, varför en skrivning om sänkta skattenivåer, generellt, torde vara vägen framåt.

Med hänsyn tagen till det ovan anförda vill jag fråga finansminister Mikael Damberg:

Arbetar ministern och regeringen nu för att i EU-kommissionens förslag till reviderat energiskattedirektiv få till stånd en skrivning som stadgar möjlighet för ett medlemsland att låta kollektivtrafik erhålla generellt sänkta skattenivåer?

.....

Anders Åkesson (C)

Överlämnas enligt uppdrag

Lena Lindbäck